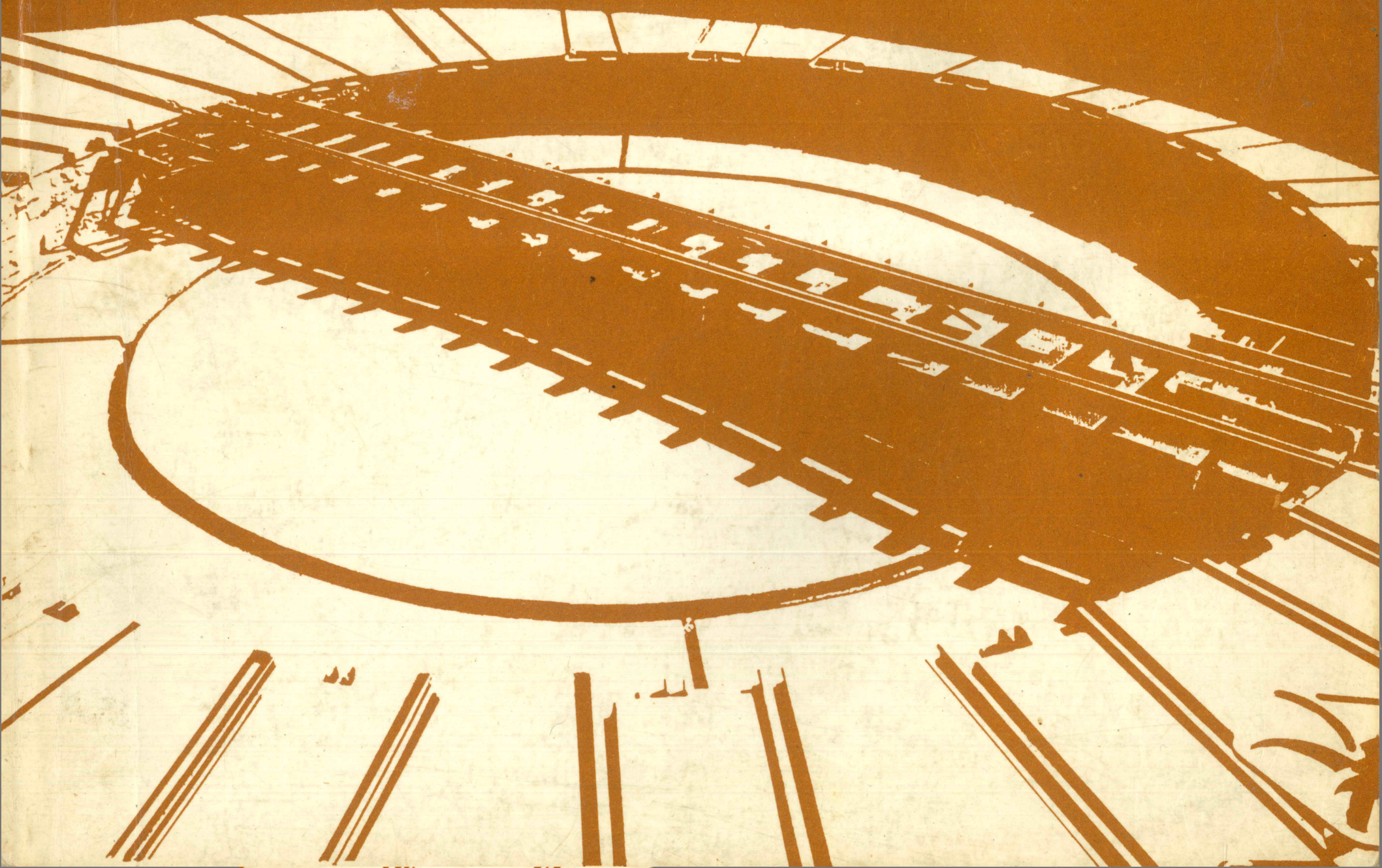
Reconstrução da Rotunda de São João Del Rei



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.
SUPERINTENDÊNCIA DE PATRIMÔNIO
PRESERFE

RECONSTRUÇÃO DA ROTUNDA DE SÃO JOÃO DEL REI

SERGIO SANTOS MORAIS

RIO DE JANEIRO
1987

SUMÁRIO

1 – APRESENTAÇÃO ____ 1
2 – ROTUNDA – DEFINIÇÃO ____ 7
3 – HISTÓRICO ____ 21
4 – ANÁLISE ARQUITETÔNICA ____ 31
5 – A RECONSTRUÇÃO ____ 39
6 – CONCLUSÃO ____ 55
7 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS ____ 61

Apresentação

1 – APRESENTAÇÃO

A preservação do pátio ferroviário de São João Del Rei foi um dos primeiros trabalhos de preservação histórica realizado pela Rede Ferroviária Federal S.A., abrangendo não só prédios com diversas características e finalidades, como também equipamentos, máquinas e a via permanente.

Podemos considerar o pátio como sendo um Museu Arquitetônico de caráter especializado, onde se encontra um complexo de oficinas e máquinas em pleno funcionamento, reproduzindo as atividades ferroviárias do final do século passado. Lá o visitante pode observar o trabalho dos ferroviários junto às antigas máquinas, que são importantes componentes para a manutenção do trecho da ferrovia ainda em funcionamento.

O pátio possui cerca de 37.900 m^2, onde se encontram 8 prédios de arquitetura significativa, construídos dentro das tradições ferroviárias de origem européia.

A proposta de preservação visou não só a recuperação sob o ponto de vista arquitetônico, como também procurou manter a função original do pátio ferroviário, ainda que, com algumas interferências, no sentido de tornar mais confortável e atraente uma visita às suas dependências.

A decisão de se reconstruir a rotunda levou em consideração o fato do prédio ser exemplar arquitetônico dos mais significativos, com características peculiares, além de seu volume construtivo ser um importante elemento para o equilíbrio do conjunto de que se compõe o pátio ferroviário de São João Del Rei. A necessidade de espaço adequado onde o material rodante remanescente da antiga ferrovia a vapor, em parte recentemente desativada, pudesse ser abrigado e conservado, também contribuiu fortemente para essa decisão, transformando-se numa extensão do Museu Ferroviário existente.

Os trabalhos de preservação realizados em São João Del Rei representam um esforço conjunto dos técnicos do PRESERFE, da Superintendência Regional Belo Horizonte e dos ferroviários daquela cidade que com dedicação permitiram sua plena concretização.

Rio de Janeiro, maio de 1986

Alguns dos antigos prédios foram liberados para novas utilizações, procurando-se atribuir-lhes funções de cunho turístico e cultural, como é o caso do antigo almoxarifado, transformado em Centro de Artes, e do armazém que deverá abrigar um restaurante típico e o auditório.

O Projeto de Restauração e Revitalização do Pátio Ferroviário de São João Del Rei foi iniciado em 1981, com a restauração do conjunto da estação e instalação, no antigo armazém, do Museu Ferroviário, inaugurado nesse mesmo ano, no centenário da Estrada de Ferro Oeste de Minas.

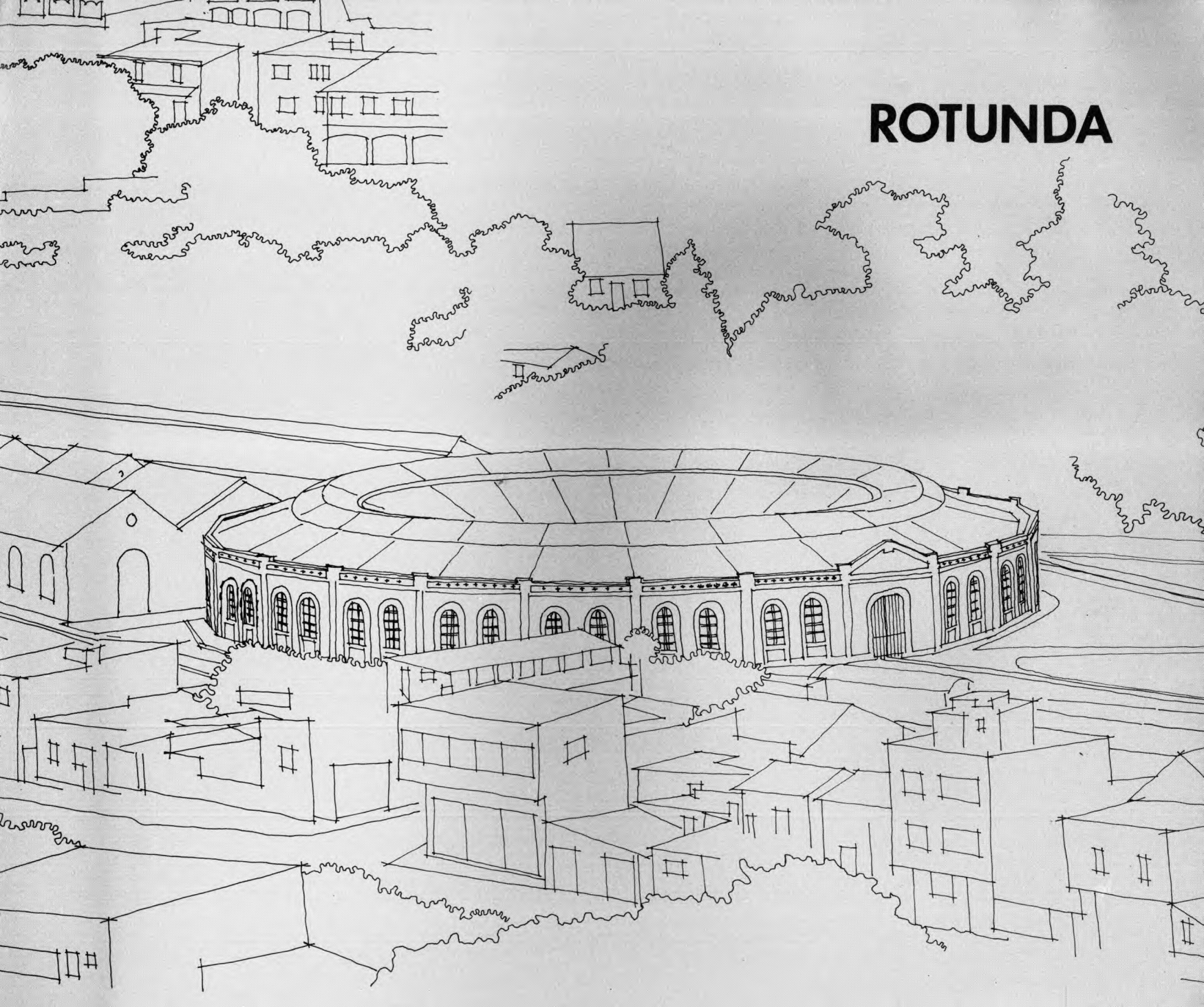
Esta publicação destina-se a registrar o desenvolvimento dos trabalhos de reconstrução da rotunda, um dos principais prédios existentes no pátio ferroviário de São João Del Rei. Para que viesse a atender não só aos especialistas, como também ao público em geral, procurou-se imprimir ao texto uma linguagem simples e objetiva, abordando o tema em todos os seus aspectos. Seu conteúdo básico consta de textos, fotos e desenhos que registram a evolução do trabalho.

Pelo fato da rotunda ser uma construção tipicamente ferroviária, a narrativa deteve-se primeiramente nas informações gerais a respeito desse tipo de edificação, procurando dar ao leitor uma visão global de suas funções e características. Em seguida, a história da ferrovia e da construção do prédio também é abordada, e finalmente a análise arquitetônica e os trabalhos de reconstrução.

A decisão de se reconstruir a rotunda levou em consideração o fato do prédio ser exemplar arquitetônico dos mais significativos, com características peculiares, além de seu volume construtivo ser um importante elemento para o equilíbrio do conjunto de que se compõe o pátio ferroviário de São João Del Rei. A necessidade de espaço adequado onde o material rodante remanescente da antiga ferrovia a vapor, em parte recentemente desativada, pudesse ser abrigado e conservado, também contribuiu fortemente para essa decisão, transformando-se numa extensão do Museu Ferroviário existente.

Os trabalhos de preservação realizados em São João Del Rei representam um esforço conjunto dos técnicos do PRESERFE, da Superintendência Regional Belo Horizonte e dos ferroviários daquela cidade que com dedicação permitiram sua plena concretização.

Rio de Janeiro, maio de 1986


ROTUNDA

2 – ROTUNDA

DEFINIÇÃO

– Edifício ou grande salão de forma circular, geralmente encimado por uma cúpula. Praça circular onde desembocam várias ruas ou avenidas. (Grande Enciclopédia Delta Larouse V. 10, pág. 5.961).

– Construção circular, que termina em cúpula arrendondada. Praça ou largo de forma circular ou semi-circular. (Lello Universal V. 4, pág. 939).

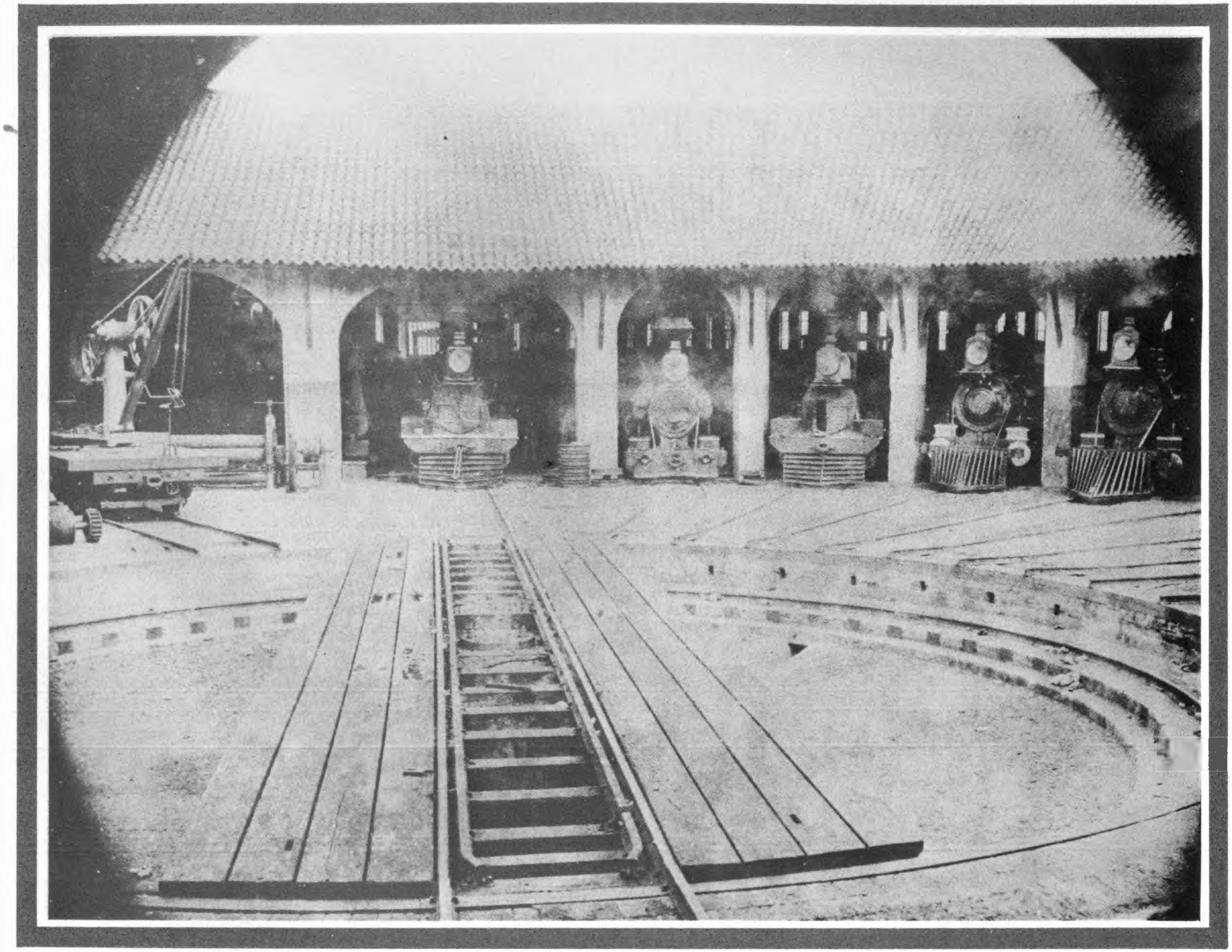
– Construção circular que termina em cúpula; praça ou largo circular ou semi-circular.
Espaço fora do povoado a que se deu forma mais ou menos circular, para embelezamento ou outros fins. (Enciclopédia Brasileira Mérito, V. 17, pág. 402).

– Construção (usualmente rodeada de uma colunata), ou aposento de plano circular, e usualmente com uma cúpula, p. ex., o PANTEÃO. (Dicionário Enciclopédico de Arquitetura – Nikolaus Pevsner, John Fleming e Hugh Honour – tradução e ampliação na parte brasileira: prof. Carlos Kronauer – pág. 225).

– Edifício de planta circular, terminado por cobertura ou por uma cúpula, construção geralmente semi-circular, da qual saem trilhos, que irradiam em torno de uma placa girante, construção essa que serve de depósito a locomotivas. (Dicionário da Língua Portuguesa – Antenor Nascentes, V. 4, pág. 114).

– Depósito ou abrigo de locomotivas com linhas ou desvios irradiados no centro do girador dotado de pequenas bancadas para ligeiros trabalhos de manutenção. (Terminologia Panamericana de Estrada de Ferro – Augusto Paranhos Fontenelle).

– Construção circular formada por colunas que sustentam uma cúpula. (Dicionário de Arquitetura Brasileira – Corona e Lemos).



Vista interna da antiga rotunda das Oficinas de Manutenção de Locomotivas a Vapor em Fortaleza, já demolida.

— Cortinas de pano, geralmente em cores neutras — cinza ou preto, que envolvem os cenários ou limitam os espaços de cena quando não houver outro elemento plástico. (Pequeno Dicionário de Teatro — Ubiratan Teixeira).

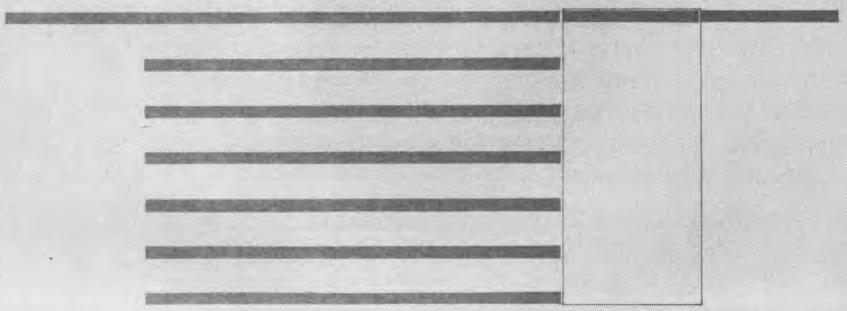
No contexto ferroviário, rotunda é um tipo de oficina destinada à manutenção de locomotivas, carros de passageiros e vagões. No Brasil é conhecida também como "Depósito de Locomotivas".

As oficinas ferroviárias são classificadas de acordo com a distribuição das linhas de serviço, das características próprias das suas construções, e dos objetivos a que se propõem (oficina de reparação, oficina de manutenção etc.). Classificam-se em oficinas longitudinais, transversais e radiais. Na primeira categoria, estão englobadas as oficinas que possuem acesso ferroviário por ambas as extremidades e suas linhas são dispostas longitudinalmente.

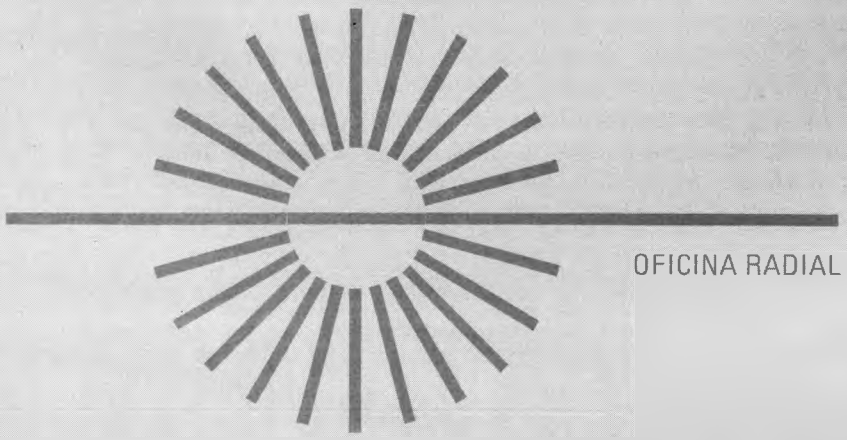
As oficinas transversais são utilizadas em locais onde, somente, é possível, o acesso por uma de suas extremidades. A distribuição das locomotivas no seu interior é feita por intermédio de um carretão que se desloca transversalmente às linhas. São conhecidas também como "oficinas de topo".

As oficinas radiais, denominadas rotundas, são projetadas quando se tem pouca disponibilidade de área no terreno e acesso através de uma única linha. Possuem forma circular, tendo ao centro um dispositivo chamado de girador de onde irradiam linhas, como se fossem raios do círculo. A construção tanto pode tomar a forma de um círculo completo, conhecida como rotunda fechada, quanto a de um segmento de círculo, chamada de rotunda aberta. Geralmente as paredes externas não são construídas na realidade em forma circular, mas de forma poligonal.

OFICINA LONGITUDINAL



OFICINA TRANSVERSAL



OFICINA RADIAL

Os espaços internos do prédio são divididos em boxes individuais com linhas, para onde são conduzidas as locomotivas, através do girador.

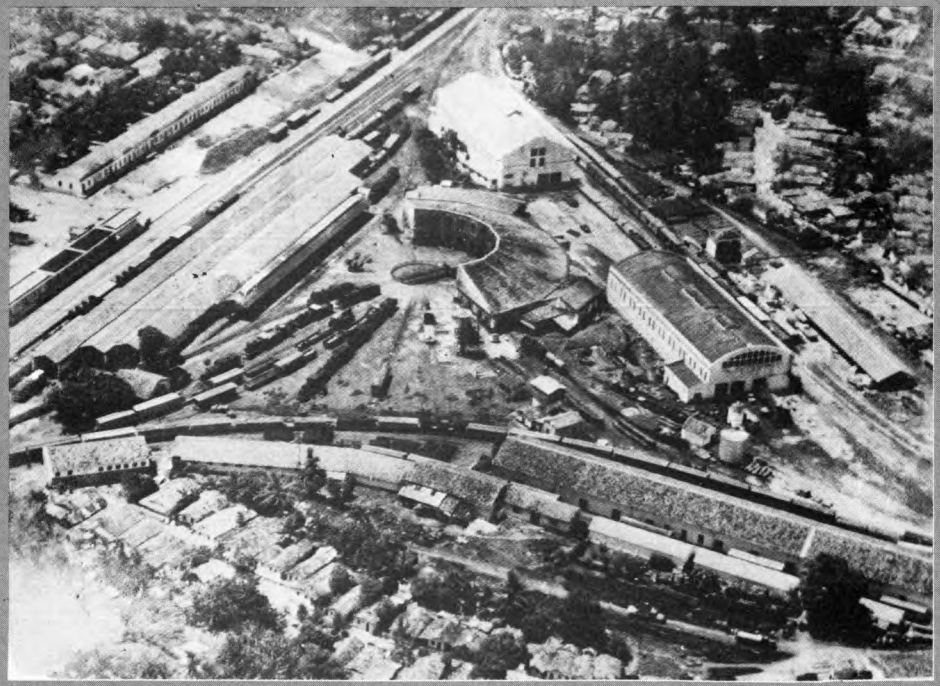
O girador consiste em uma estrutura metálica composta de vigas longitudinais devidamente contraventadas sobre os quais são instalados os trilhos, possuindo 3 apoios, sendo o central o seu ponto de giração. Nas extremidades existem rodas de ferro que se deslocam sobre um trilho de forma circular, instalados dentro de um fosso. O acionamento do girador pode ser manual ou elétrico. A locomotiva é colocada sobre o mesmo que, girando, permite que o veículo fique na posição do box que se queira utilizar. As rotundas são atendidas através de uma linha tronco ou linha central proveniente da parte externa, que conduz o material rodante até o girador.

Os espaços dos boxes são cobertos e os espaços centrais, onde se localizam os giradores, são a céu aberto. Nos Estados Unidos e Europa, devido às condições climáticas, os giradores geralmente também possuem cobertura.

O prédio possui geralmente em todo o seu perímetro, largas janelas, o que proporciona uma excelente iluminação e ventilação do espaço interno. Normalmente, são construídos em paredes de alvenaria de tijolos autoportantes, cobertura em telha francesa com lanternins, estrutura do telhado em madeira ou metal, sustentada por colunas de ferro fundido. Em termos de instalações internas, encontram-se valas de inspeção, instalações de água, bancadas, plataformas, etc.

As rotundas de construção mais recente, possuem características diferentes, porque são destinadas a abrigar equipamentos mais modernos, como é o caso da rotunda de Cruz Alta, no Rio Grande do Sul, construída na década de 40. O prédio, constitui uma rotunda aberta, com raio externo de 80 metros e girador com diâmetro de 30 metros. O telhado é do tipo "shed", muito usado nos prédios industriais e seu espaço interno foi concebido de maneira a permitir a construção de mezzanino, em parte de sua extensão, funcionando como plataformas.

Rotunda de Cruz Alta no Rio Grande do Sul com seu telhado do tipo "Shed", construída na década de 40.



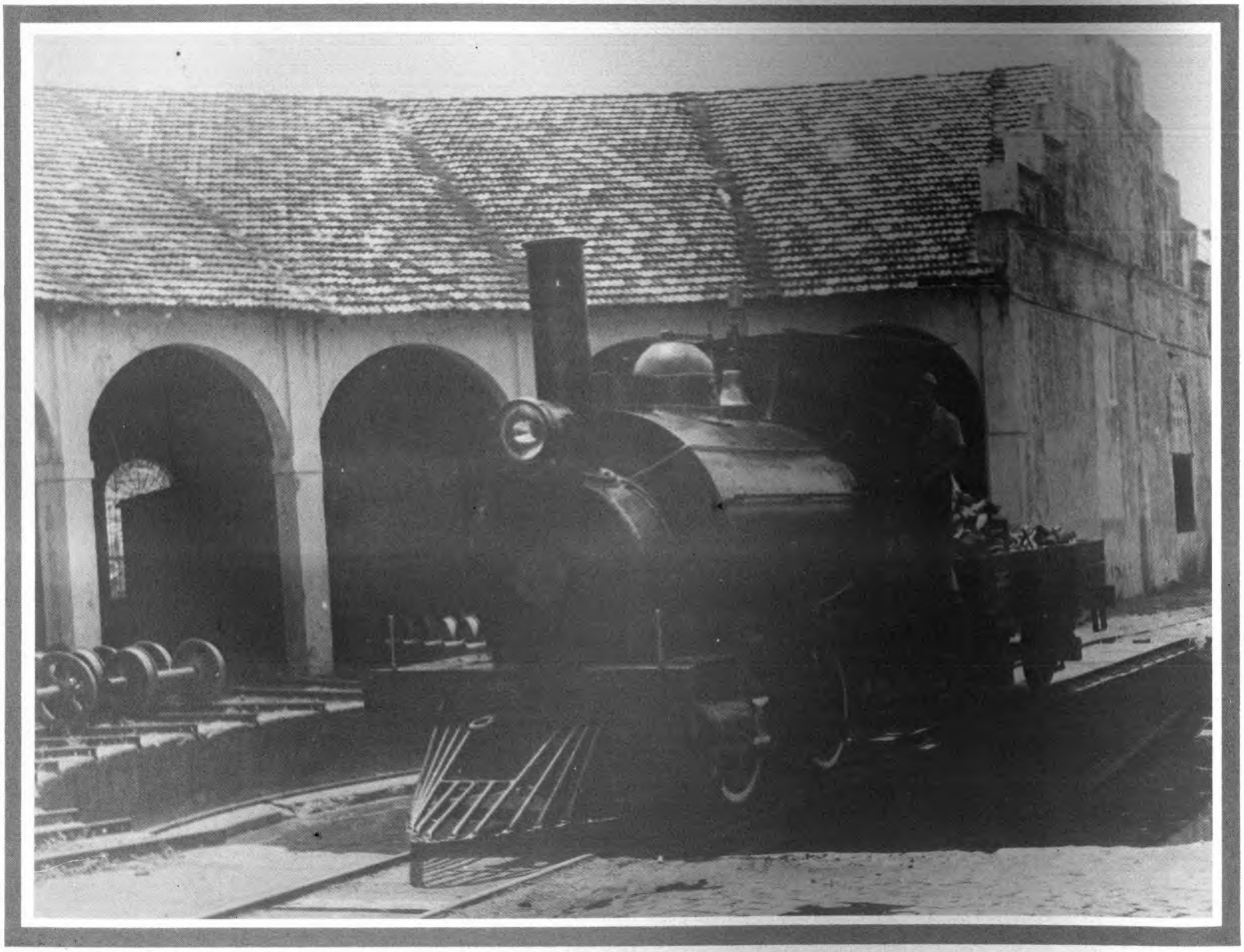
Vista aérea do conjunto da Oficina Edgar Werneck em Recife, onde se vê um exemplo de rotunda aberta, já demolida.

As rotundas possuem vantagens se comparadas às oficinas de forma tradicional: apresentam uma boa iluminação natural para todos os boxes, possuem espaço maior em torno das peças a serem trabalhadas e ocupam menor espaço no terreno. Construtivamente é mais complexa e de maior custo devido a sua forma, mas pode ser construída por seções, por se tratar de prédio modulado.

As rotundas raramente são adotadas em oficinas de manutenção e reparação de grande porte. Apresentam o inconveniente de dependerem exclusivamente do girador, ficando impossibilitada a retirada ou colocação de locomotivas, se este apresentar algum defeito.

No Brasil, no âmbito da RFFSA, foram construídas cerca de 24 rotundas. Muitas delas já não existem mais; das existentes, 4 se encontram desativadas e 10 ainda estão em funcionamento com sua finalidade original.

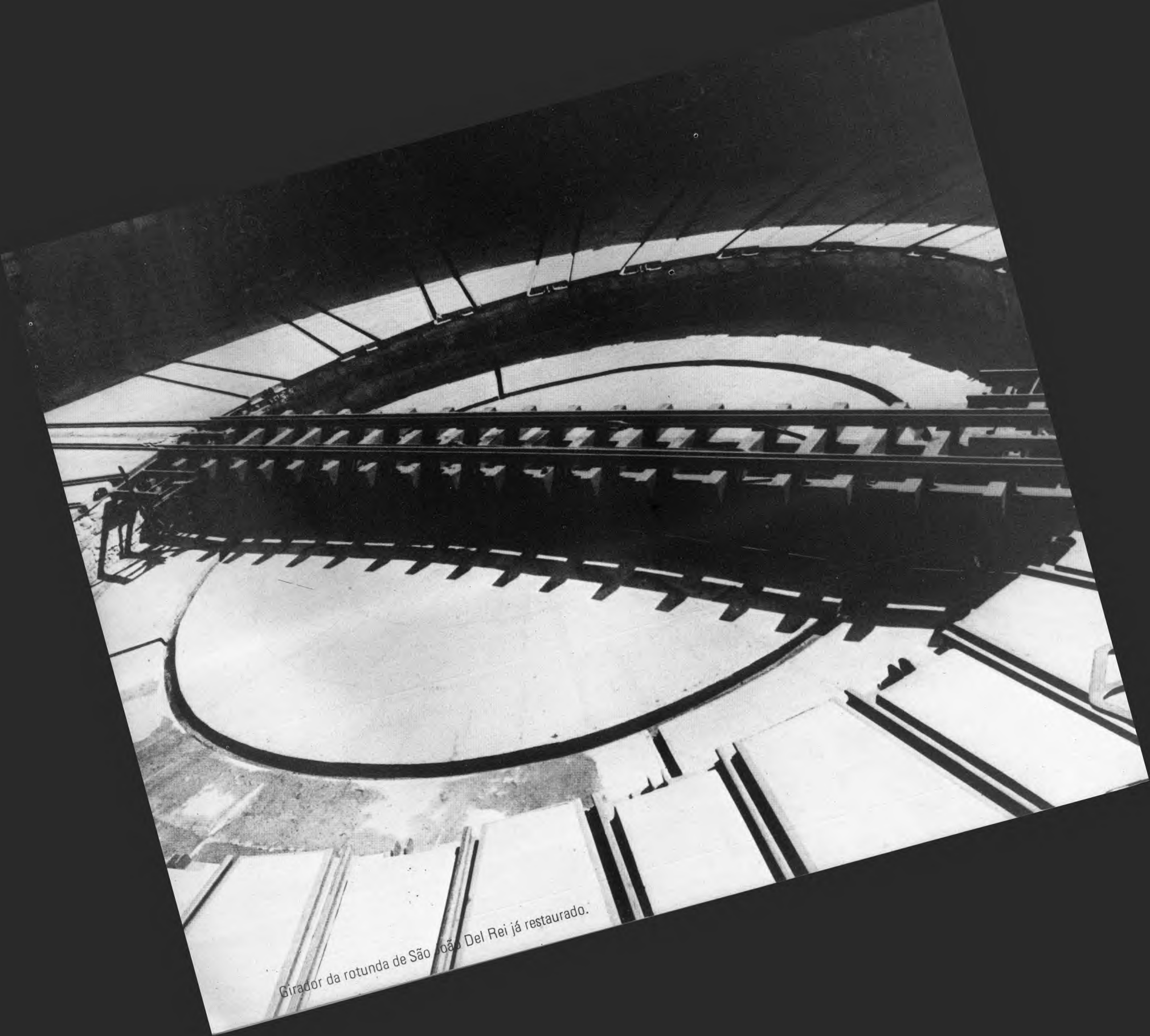
A rotunda de S. João Del Rei, objeto de estudo mais aprofundado neste trabalho, foi recuperada para servir como módulo do Museu Ferroviário, abrigando locomotivas, carros e vagões da antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas e da Rede Mineira de Viação.



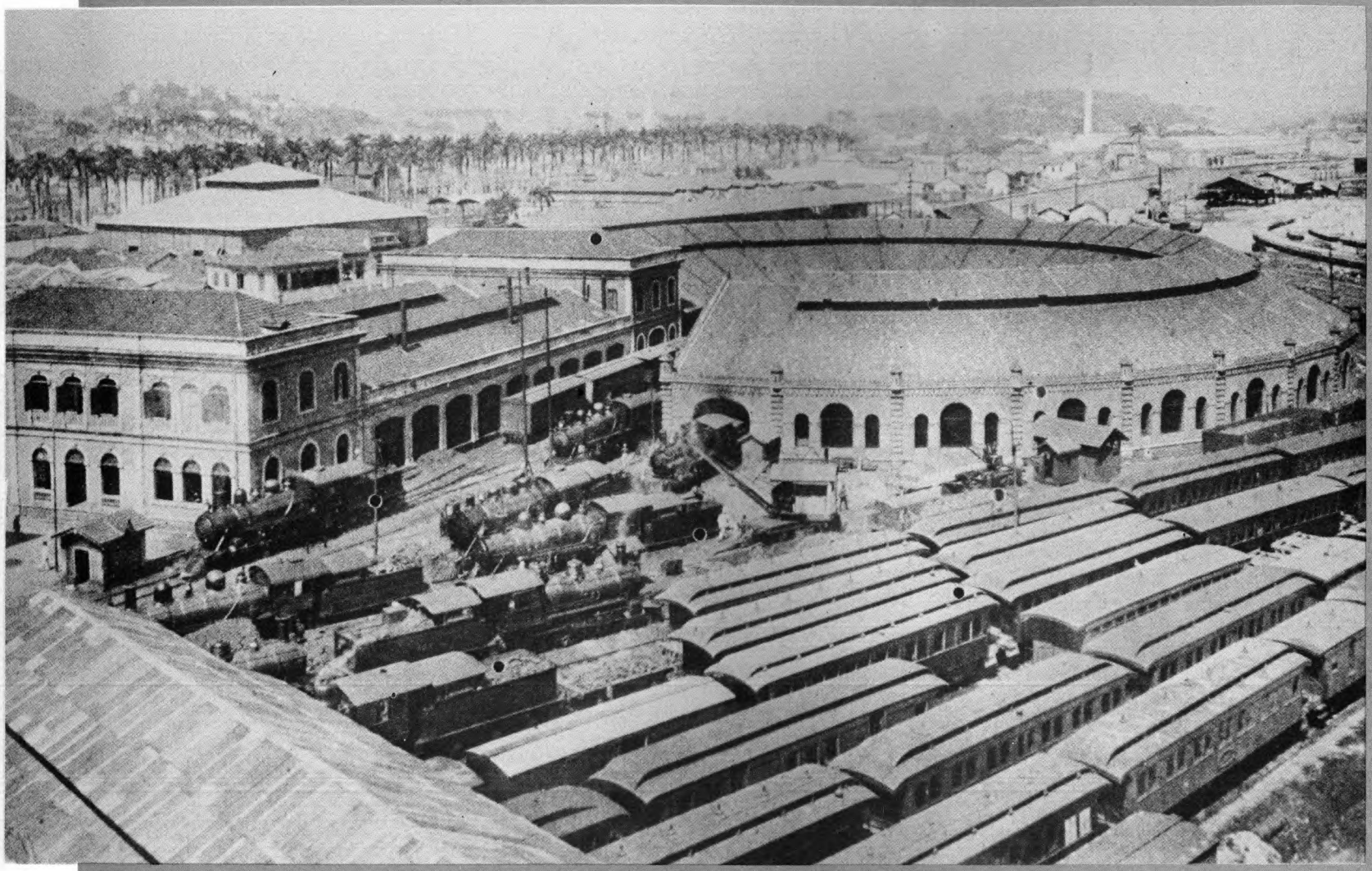
Uma das rotundas de Natal, em pleno funcionamento. O prédio foi demolido em 1966.

QUADRO DAS ROTUNDAS NO BRASIL
RFFSA

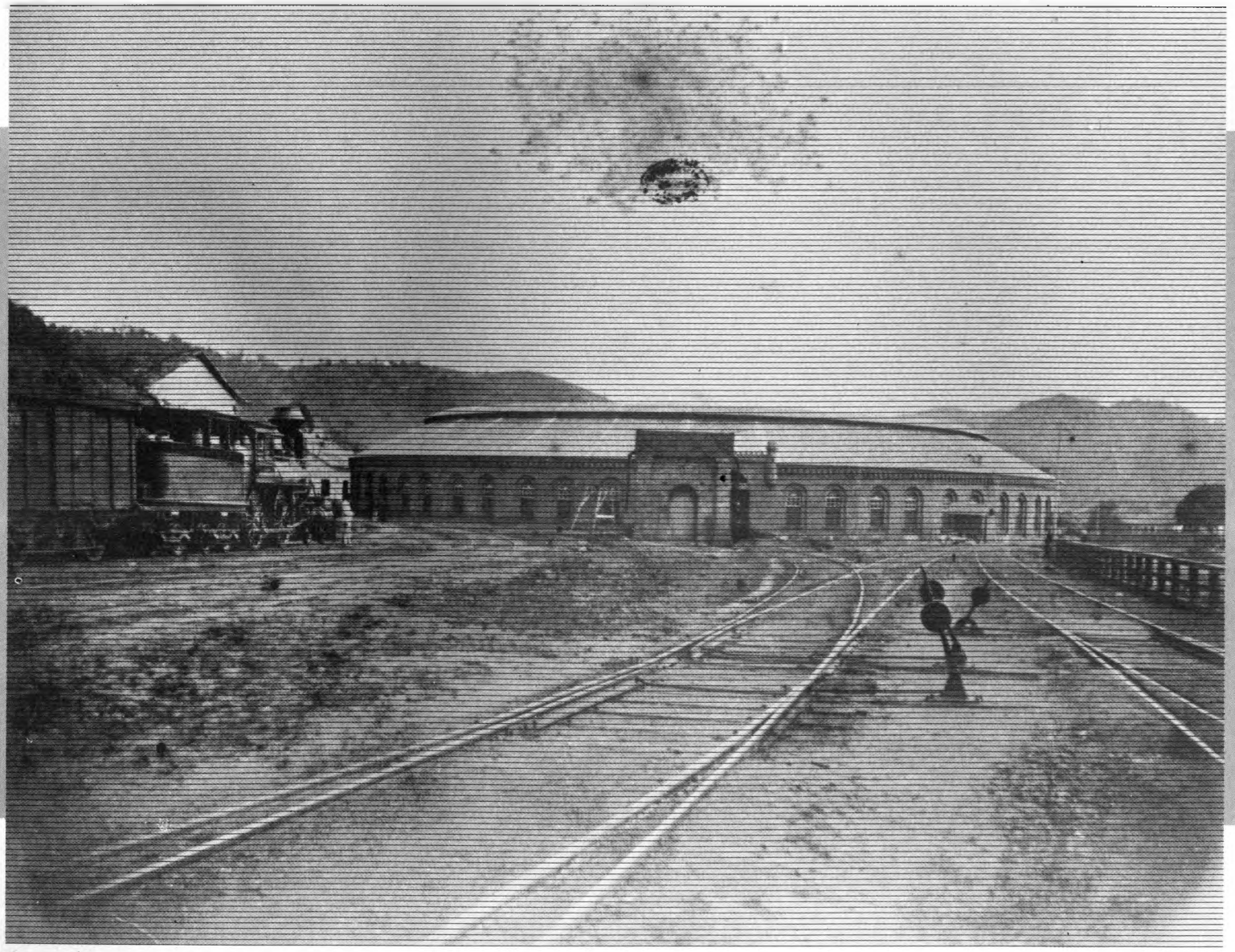
Localização	Estado	Superintendência Regional da RFFSA	Existentes		Demolidas
			Desat.	Em func.	
Natal	RN	Recife SR-1	–	–	X
Natal	RN	Recife SR-1	–	–	X
Natal	RN	Recife SR-1	–	X	–
Recife	PE	Recife SR-1	–	–	X
Fortaleza	CE	Recife SR-1	–	–	X
São Luís	MA	Recife SR-1	–	–	X
Rosário	MA	Recife SR-1	–	–	X
S. João Del Rei	MG	Belo Horizonte SR-2	–	X	–
Ribeirão Vermelho	MG	Belo Horizonte SR-2	X	–	–
Sete Lagoas*	MG	Belo Horizonte SR-2	–	–	X
Cruzeiro	SP	Belo Horizonte SR-2	X	–	–
Barra do Piraí	RJ	Juiz de Fora SR-3	–	X	–
Porto Novo do Cunha	RJ	Juiz de Fora SR-3	–	X	–
Três Rios	RJ	Juiz de Fora SR-3	–	X	–
Rio de Janeiro	RJ	Juiz de Fora SR-3	–	–	X
Bauru	SP	São Paulo SR-4	–	X	–
Três Lagoas	SP	São Paulo SR-4	–	X	–
Lins	SP	São Paulo SR-4	–	–	X
Campo Grande	MS	São Paulo SR-4	–	X	–
Curitiba	PR	Curitiba SR-5	–	–	X
Cruz Alta	RS	Porto Alegre SR-6	–	X	–
Salvador	BA	Salvador SR-7	X	–	–
Alagoinhas	BA	Salvador SR-7	–	X	–
Aracaju	SE	Salvador SR-7	X	–	–



Girador da rotunda de São João Del Rei já restaurado.



Rotunda do pátio do antigo terminal da E.F. Central do Brasil no Rio de Janeiro, já demolida.



Rotunda de Barra do Piraí-RJ, que ainda funciona. Foto de 1881 da "Colleção de 44 Vistas Photográphicas da Estrada de Ferro D. Pedro II", pertencente à Biblioteca Nacional.

Histórico

3 – HISTÓRICO

ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS – E.F.O.M.

A Estrada de Ferro Oeste de Minas foi inaugurada em 1880 com a abertura ao tráfego da ligação Sítio (atual Antônio Carlos) a Barroso. Em 28 de agosto de 1881 foi inaugurado o prolongamento da ligação até S. João Del Rei. Nessa época a Estrada de Ferro contava com 4 locomotivas a vapor, 9 carros de passageiros, 29 vagões e 1 carro guindaste.

Mais tarde foram construídas novas linhas como São João Del Rei – Aureliano Mourão – Ribeirão Vermelho, Aureliano Mourão – Oliveira, Oliveira – Barra do Paraopeba, Perdões – Barra Mansa, Perdões – Catalão e Ramal de Itapecerica.

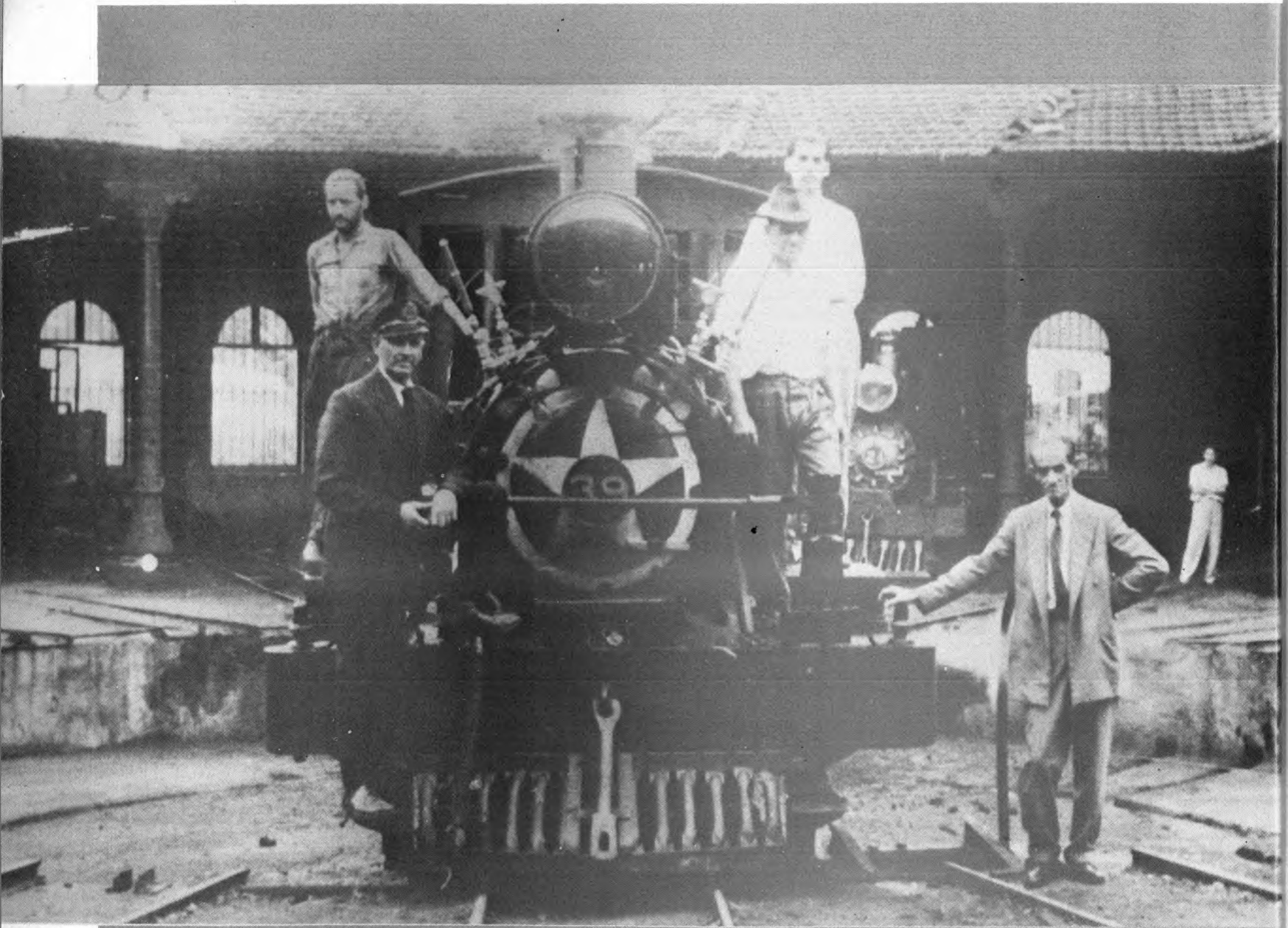
A E.F.O.M. transportava passageiros e mercadorias para exportação como: cal, café, cereais, toucinho e queijos, além de produtos importados, como o sal. São João Del Rei era a estação de maior movimento, tanto de exportação como de importação de produtos.

Devido a dificuldades financeiras, a E.F.O.M. foi levada à liquidação forçada, tendo sido arrematada em leilão pela Fazenda Federal da República em 1903.

Nessa época, existiam em tráfego 980 Km de linhas. A Estrada possuía 51 estações e vários edifícios, como 5 hotéis, prédios de moradias, oficinas de reparação de locomotivas e carros e duas rotundas, uma em S. João Del Rei e outra em Ribeirão Vermelho. Como material rodante, encontravam-se 46 locomotivas e 378 carros destinados ao transporte de passageiros, correio, bagagem e mercadorias, gado e inflamáveis.

Em 1931 a E.F.O.M., a E.F. Paracatu e a Rede de Viação Sul Mineira, constituíram em conjunto a Rede Mineira de Viação, que por sua vez, foi incorporada à Rede Ferroviária Federal em 1957.

Do trecho original, apenas o percurso São João Del Rei até Tiradentes, com 12 Km, continua em tráfego com fins turísticos.



Nesta foto de 1961, a rotunda já não apresentava o detalhe dos lambrequins. Sobre o girador a locomotiva 39 e antigos funcionários da ferrovia.

A ROTUNDA DE S. JOÃO DEL REI

De todo o material pesquisado, os dados referentes à construção da rotunda de S. João Del Rei são praticamente inexistentes.

No "Relatório da Diretoria da Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas apresentado à Assembléia Geral dos accionista, em 30 de junho de 1896", o único dado que aparece, no resumo de balanço em 31 de dezembro de 1895 é o custo global com a rotunda até aquela data, referente a material e despesas feitas: 121.547$520 (cento e vinte e um contos, quinhentos e quarenta e sete mil e quinhentos e vinte réis).

São feitas referências maiores à rotunda de Ribeirão Vermelho, que naquela data se achava com o "embasamento pronto e bem assim as alvenarias das colunas e quase concluídas as elevações de alvenaria de tijolos".

"... Começará em breve a montagem da rotunda e oficinas de fundição, achando-se já em Ribeirão Vermelho o empregado da Brasilian Contracts Corporation, encarregado desse serviço".

O relatório referente ao ano de 1904, apresentado pelo diretor Ernesto Antonio Lassance Cunha, contém outra referência a uma rotunda, sem no entanto especificar o local. A informação aparece da seguinte maneira:

Designação dos edifícios	Posição quilométrica	Fim a que se destina
ROTUNDA	100	Depósito de locomotivas

Vista externa da rotunda por volta de 1920.

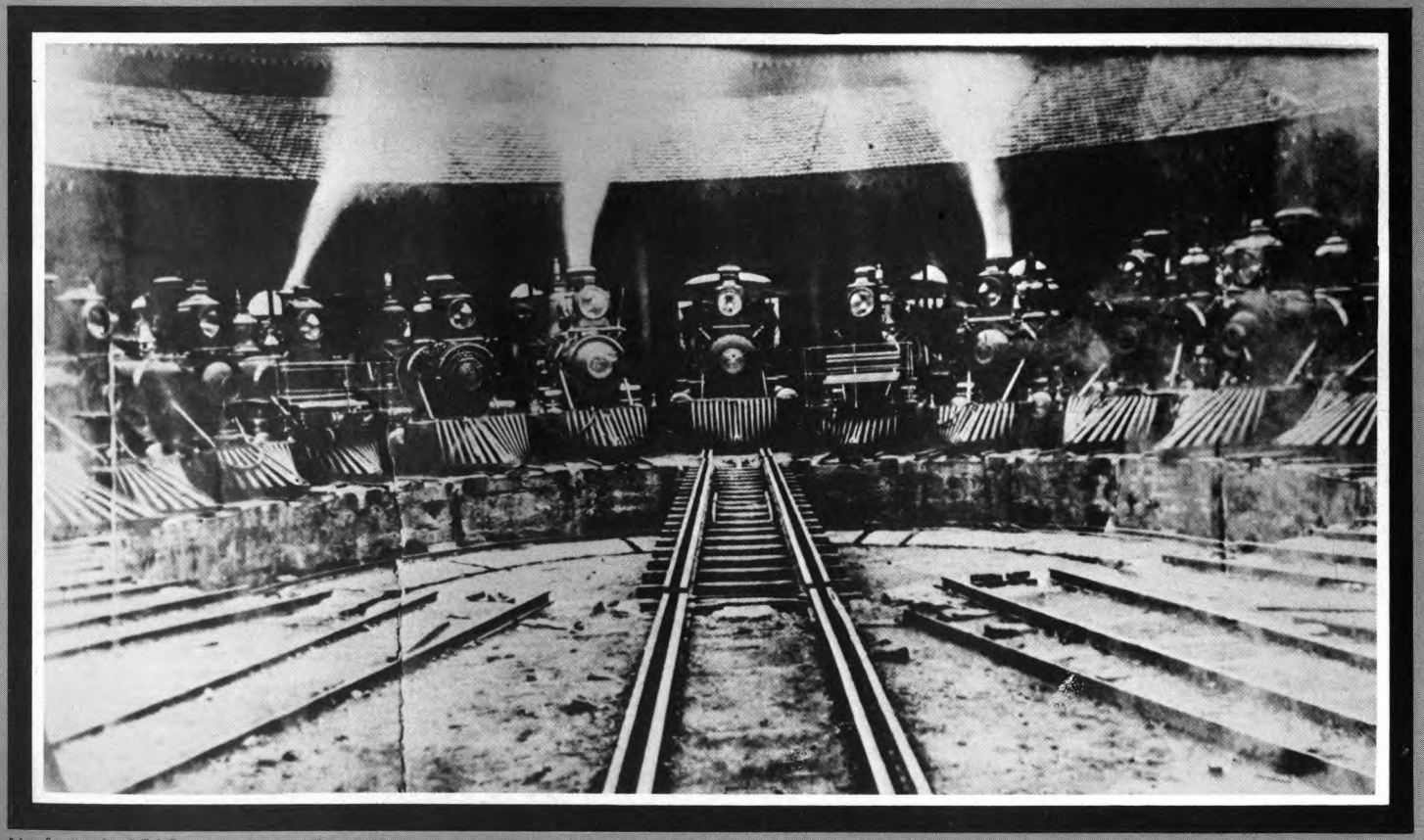
No relatório publicado em 1926, do ano de 1923, apresentado pelo diretor da estrada engenheiro José de Almeida Campos Junior ao Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, a rotunda de Ribeirão Vermelho é citada como tendo sofrido uma limpeza e aparece no quadro "Relações de Usinas e Oficinas na bitola de 1.00 m", com os seguintes dados:

Quilômetro — 283,985
Comprimento — diâm. 75,00 m
Largura — 6,45 m
Sistema de construção — alv. de pedra, tijolos, telhas francesas
Valor — 90.000$000
Fim a que se destina — depósito de locomotivas

Com as informações obtidas, pode-se situar a construção da rotunda de S. João Del Rei na última década do século XIX, quando se construiu, também, a de Ribeirão Vermelho.

De diâmetros diferentes, as rotundas de S. João Del Rei e Ribeirão Vermelho tiveram soluções diversas: para a primeira foram utilizadas colunas de ferro fundido de linhas bastante simples como sustentação do telhado em estruturas de madeira e telhas francesas; para a segunda, de diâmetro maior, as colunas também em ferro fundido são ricamente trabalhadas, sustentam a estrutura metálica do telhado e possuem abertura para passagem de tubulação de águas pluviais. A rotunda de Ribeirão Vermelho foi construída para atender à manutenção de locomotivas de bitola métrica. Atualmente encontra-se desativada, funcionando apenas para abrigar antigas locomotivas, carros e vagões em desuso.

Em fotografia de 1912, uma das mais antigas encontradas da rotunda de S. João Del Rei, aparecem lambrequins na parte interna do telhado. Não sabemos, no entanto, quando este detalhe foi suprimido, pois em foto de 1961, com vista do mesmo ângulo, já não figuram mais esses adornos.



Na foto de 1912, uma das mais antigas da rotunda de São João Del Rei, pode-se ver os telhados ornamentados por lambreq

O historiador Mucio Jansen Vaz em seu livro "Estrada de Ferro Oeste de Minas", cita que as oficinas de S. João Del Rei sofreram reformas, por volta de 1921, onde poderiam ter ocorrido algumas modificações nas construções, no sentido de simplificá-las.

A rotunda de S. João Del Rei foi parcialmente destruída em 1977, quando sua parte interna foi desmontada e retirada. As paredes de alvenaria de tijolos foram mantidas ainda com boa parte do revestimento, deixando antever os relevos das fachadas. Permaneceram também: o girador de locomotivas, as linhas, as valas de inspeção e alguns pedestais de pedra onde eram apoiadas as colunas de sustentação do telhado.

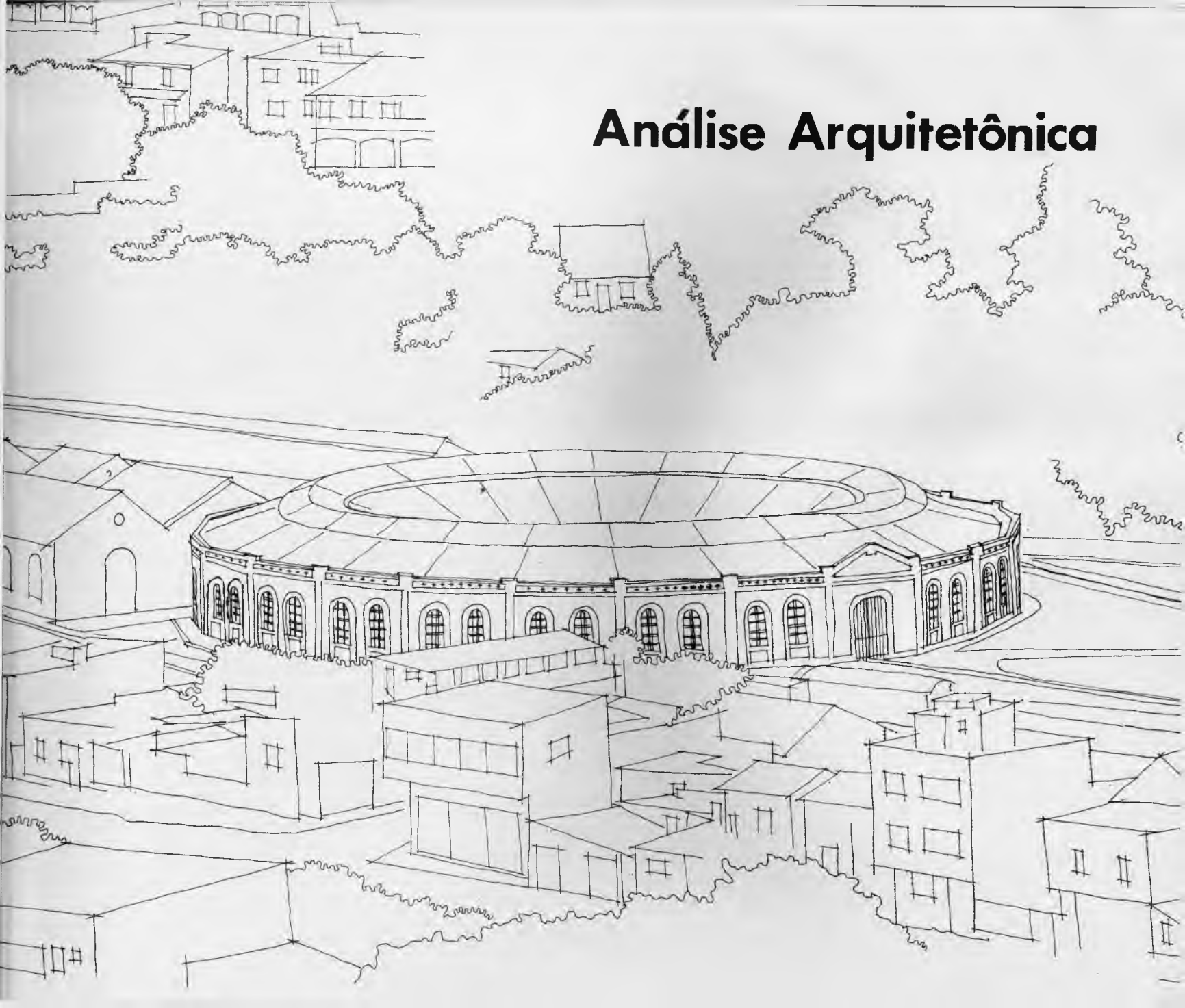
Do material retirado: colunas, grades, janelas e telhas, não se tem notícias. Sabe-se, no entanto que foi recolhido às oficinas da RFFSA em Divinópolis e provavelmente vendido como sucata.

Referências maiores sobre a rotunda aparecem no levantamento feito pelo desenhista P. Cunha, da antiga Rede Mineira de Viação, datado de 1947. Nesse desenho, pode-se notar as modificações sofridas no telhado, pois já não figuram os lambrequins e as venezianas dos lanternins. As cotas indicadas não correspondem exatamente às cotas encontradas no local. O desenho das colunas também não segue as proporções das originais que aparecem nas fotografias antigas. As dimensões do madeiramento do telhado indicadas no levantamento, também vieram a ser questionadas, uma vez que, com a reconstrução do mesmo, verificou-se a impossibilidade de serem utilizadas essas medidas em determinados vãos.

A recuperação da rotunda, desenvolvida nos anos de 1983 e 1984, faz parte do "Projeto de Restauração e Revitalização do Pátio Ferroviário de S. João Del Rei" e teve como objetivos a preservação de um dos prédios mais interessantes da arquitetura ferroviária brasileira e o seu aproveitamento como extensão do Museu Ferroviário ali existente.

Aspecto interno da rotunda de Ribeirão Vermelho.

Análise Arquitetônica



4 – ANÁLISE ARQUITETÔNICA

Implantada praticamente no centro do pátio ferroviário de S. João Del Rei, a rotunda, pelas suas características e dimensões, se destaca no ambiente onde se encontra.

Localizada próxima às oficinas de torneiros, de caldereiros e a ferraria, é circundada por linhas e acha-se próxima à Rua Antonio Rocha, de um lado, e do outro, por pequeno morro onde foram construídas casas para funcionários da ferrovia. Desse mesmo lado, deverá ser criada uma rua projetada pela Prefeitura local.

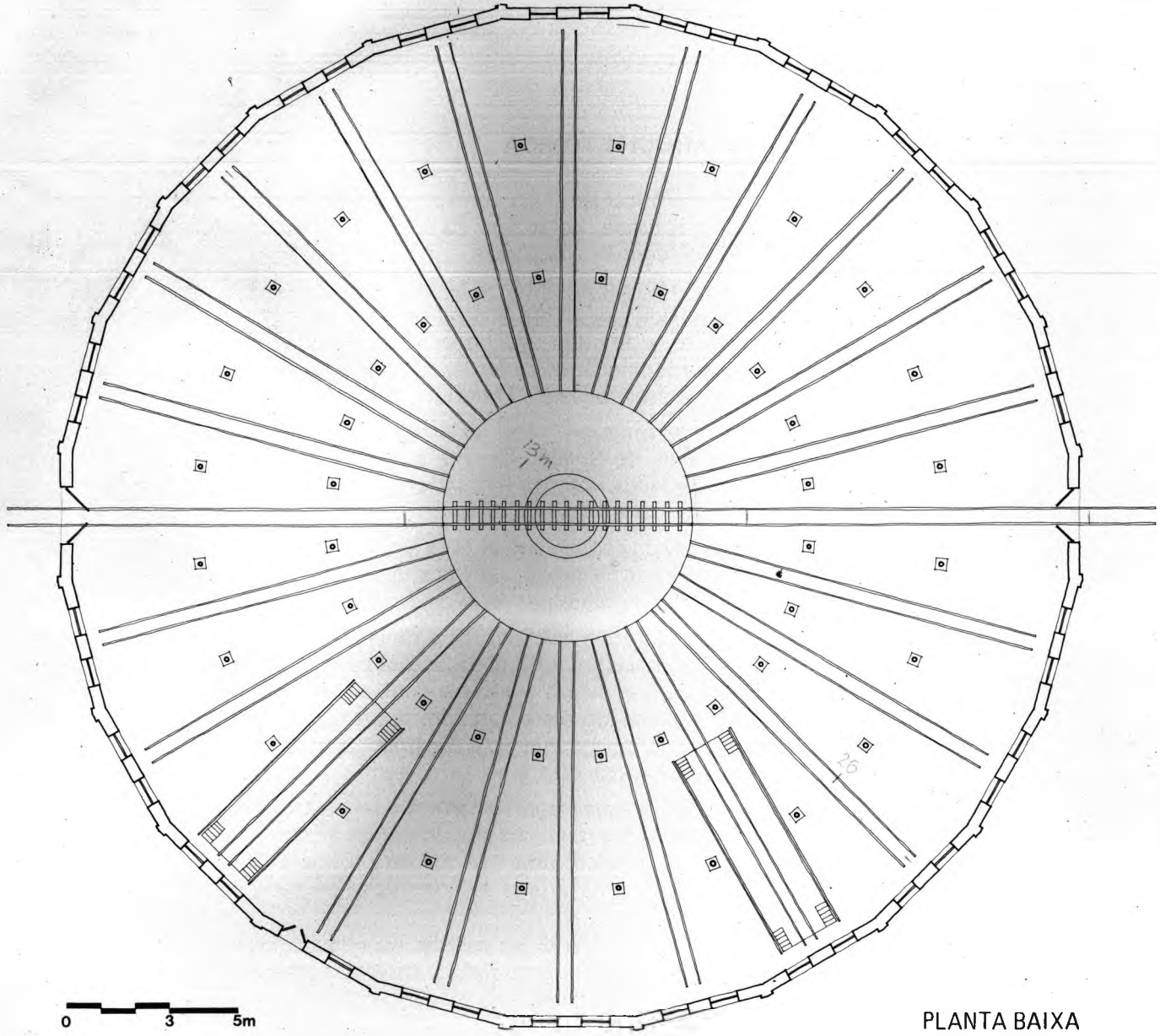
Sua forma, a princípio, nos faz lembrar antigas construções romanas. A rotunda de S. João Del Rei possui planta em forma de polígono, com 24 lados, inscrito em um círculo com diâmetro aproximado de 43,30 metros.

Internamente, ao centro, encontra-se um girador com 6,50 m de diâmetro, rodeado por 24 boxes, dois dos quais ocupados pela linha tronco que atravessa o prédio por meio de dois grandes portões.

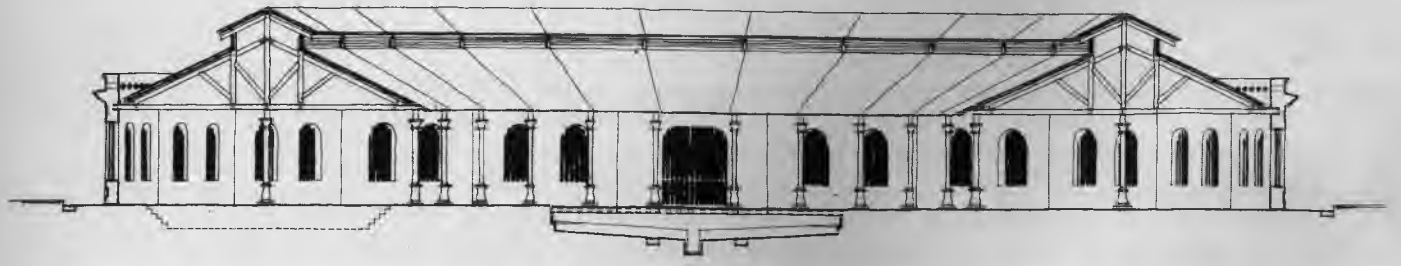
O sistema construtivo adotado foi o de alvenaria de pedras, no embasamento, alvenaria de tijolos maciços, nas paredes autoportantes externas, cobertura em telhas francesas com estrutura em madeira, sustentada por colunas de ferro fundido, apoiadas em pedestais de cantaria de pedra. O espaço interno é contínuo, apenas limitado pela disposição das colunas que obedecem um desenho simétrico modular.

O telhado, em 2 águas, com lanternins e venezianas, acompanha o formato poligonal do prédio, formando planos em forma de trapézios. É de execução difícil, uma vez que esse formato exige que as telhas sejam cortadas uma a uma na interseção de cada plano que compõe o telhado.

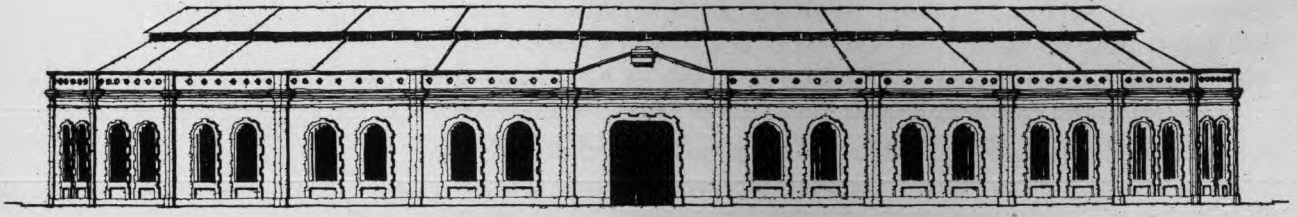
O girador é manual, tendo as paredes do fosso, onde está instalado, em alvenaria de pedra e no fundo, canaletas para escoamento das águas pluviais.



PLANTA BAIXA

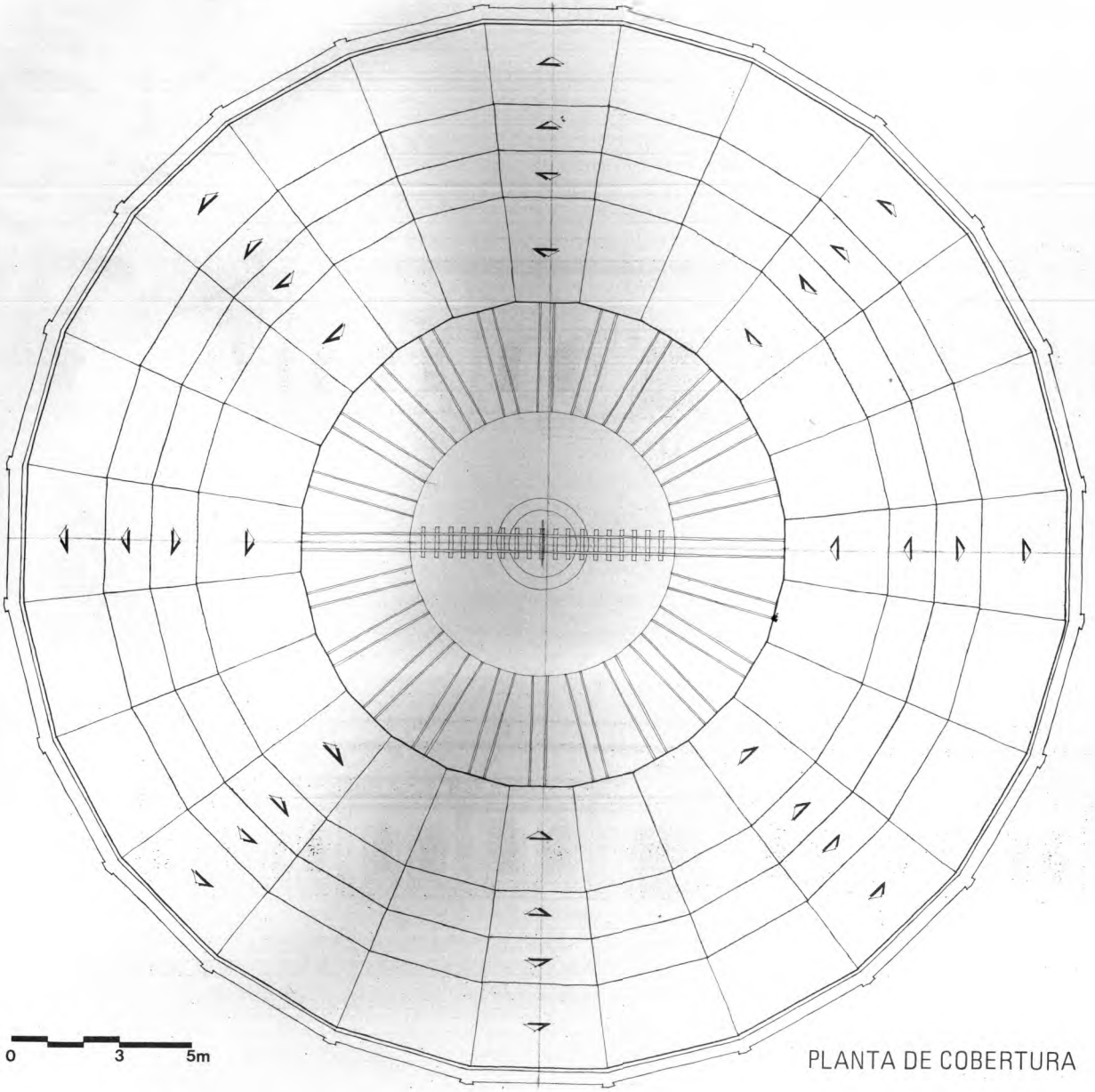


CORTE



0 3 5m

FACHADA



0 3 5m

PLANTA DE COBERTURA

As paredes externas formam um prisma de 24 faces com grandes janelas distribuídas duas a duas em cada plano, e 2 portões opostos que dão acesso ao prédio, encimados por frontões de forma triangular criando um eixo de simetria na fachada.

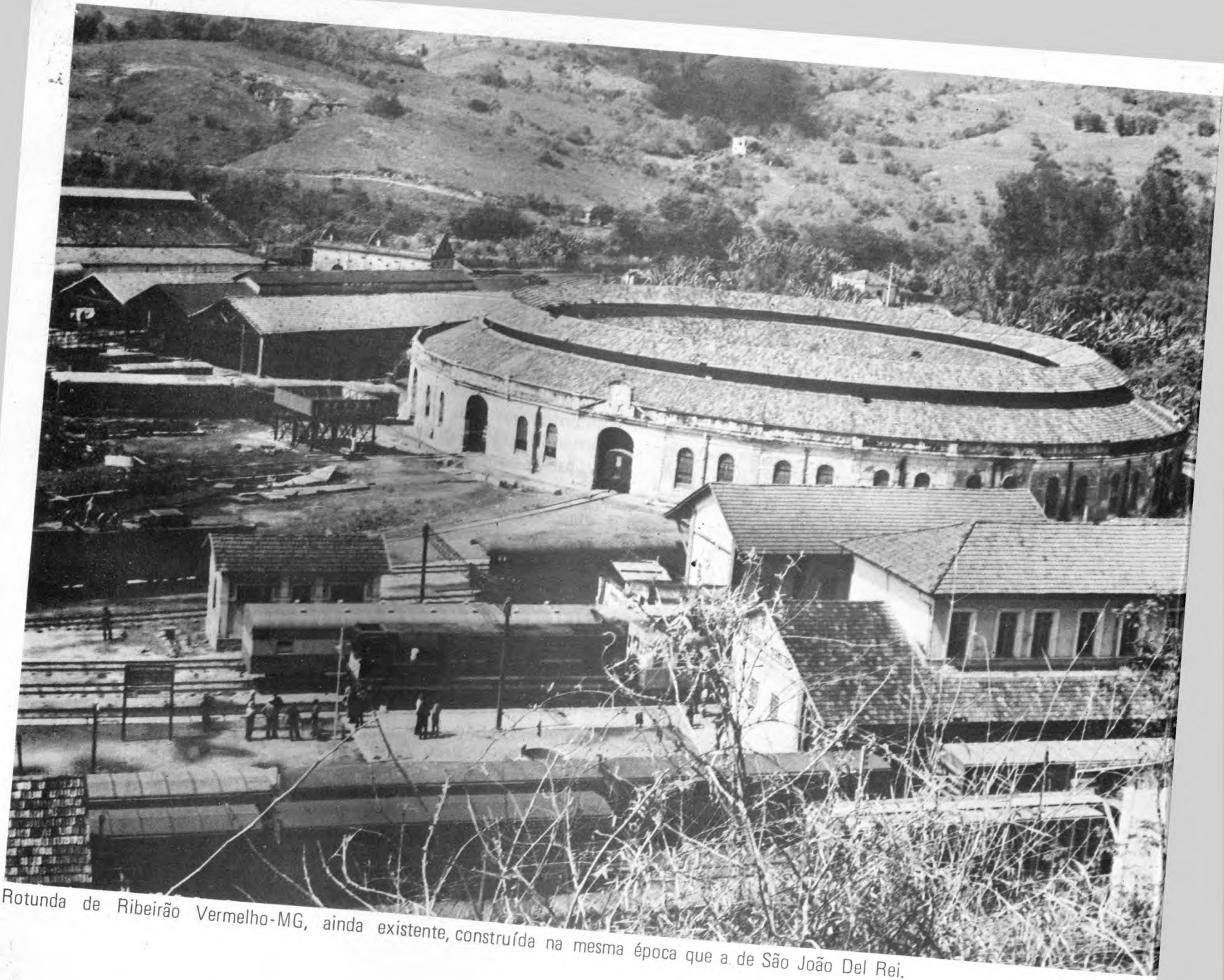
Essa forma, quase circular do edifício, com seus janelões em arco pleno, provocam movimento e leveza nas fachadas, vistas de qualquer ângulo.

Os elementos decorativos utilizados consistem em relevos de alvenaria, revestidos com argamassa, formando molduras nas janelas e portões, com desenhos em formato de grega. Dividindo os planos das paredes, existem elementos verticais como se fossem pilastras. Na parte superior, contornando todo o prédio, encontramos uma cimalha encimada por platibanda com elementos vazados em formato de cruz, ambas cobertas com telhas francesas formando pingadeiras.

Os vãos das janelas possuem vergas em arco pleno e são guarnecidos com grades de ferro de desenho simples e esquadrias de madeira em 2 folhas, com bandeira fixa e panos de vidro. Essa mesma solução é encontrada em outros prédios no pátio de S. João Del Rei e também na rotunda de Ribeirão Vermelho.

As colunas originais, em ferro fundido, eram bastante simples: tinham forma arredondada, com base em tronco de cone, o que lhes dava aspecto de solidez, e o capitel, com a mesma simplicidade, repetia o tronco de cone invertido, em proporções bem menores.

Pelo fato da rotunda de São João Del Rey ter sido construída no mesmo período que a de Ribeirão Vermelho e sob a mesma administração, uma comparação entre as duas é inevitável. A segunda, de dimensões maiores, possui técnica construtiva sofisticada, considerando-se a época, tendo sido utilizada estrutura metálica para o telhado, proporcionando maior beleza em seu espaço interno, e colunas de ferro, ricamente ornamentadas com volutas e folhas estilizadas nas bases e nos capitéis.



Rotunda de Ribeirão Vermelho-MG, ainda existente, construída na mesma época que a de São João Del Rei.

A Reconstrução

5 – A RECONSTRUÇÃO

A recuperação da rotunda, faz parte do "Projeto de Restauração e Revitalização do Pátio Ferroviário de S. João Del Rei" e teve por finalidade abrigar parte das locomotivas, carros e vagões da ferrovia recentemente desativada, além de outras peças de bitola métrica que estavam dispersas em diversos locais da Superintendência Regional Belo Horizonte da Rede Ferroviária Federal S.A.

O trabalho teve como base os elementos encontrados nas paredes externas e na parte interna do prédio, ainda com características originais suficientes para sua restauração, além das plantas de 1947 e fotografias de 1912 e 1961.

Com a demolição parcial da rotunda, ocorrida em 1977, foram eliminados os seus elementos estruturais, permanecendo apenas as paredes autoportantes externas.

Dos elementos construtivos, tais como janelas, grades e portões, praticamente nada restou, a não ser pedaços das janelas originais. Foram encontrados também diversos pedestais das colunas, em pedra lavrada, alguns em seus locais originais e outros espalhados no interior da rotunda.

O aspecto exterior da construção, apesar de bastante deteriorado, nos permitiu recompor toda a fachada seguindo seu aspecto original. O reboco foi totalmente recomposto e os relevos das molduras das janelas e portões, cimalhas, platibandas e frontões foram reconstituídos. Os relevos são construídos em tijolos revestidos com argamassa de cimento e areia.

A alvenaria de tijolos estava praticamente intacta, com exceção dos locais onde foram retirados os condutores de águas pluviais embutidos na parte externa, as grades, as janelas e os portões.

Houve necessidade de remanejar as telhas francesas sobre a cimalha, aumentando-se as pingadeiras. Da maneira como estavam colocadas, não cumpriam a sua função, permitindo que a água das chuvas escorresse pela cimalha.

Vista interna da rotunda antes da restauração.

Aspecto da fachada da rotunda antes da restauração.

Outra vista interna mostrando o estado de deterioração do prédio depois da demolição parcial que sofreu em 1977.

Um dos pedestais em pedra das antigas colunas.

Detalhe da base da coluna utilizada, com o pedestal em concreto.

O espaço interno da rotunda em fase de reconstrução do telhado.

Aspecto da fachada da rotunda antes da restauração.

Detalhe do portão de acesso à rotunda, podendo-se ver a alvenaria de tijolos que compõem as paredes externas do prédio.

Canaletas construídas na parte externa.

Detalhe do capitel da coluna em ferro fundido.

A cobertura em fase de conclusão.

O trabalho de restauração do fosso do girador.

O trabalho de restauração das cimalhas nas fachadas.

Com relação às esquadrias de madeira, foram refeitas a partir do pedaço de arco da bandeira encontrado, com base nas fotografias existentes e em modelos semelhantes de outros prédios construídos no período. O mesmo princípio aplicou-se para os gradis das janelas e portões.

Foi encontrada porta lateral, em um dos vãos de janela, provavelmente aberta após a construção do prédio, para facilitar o acesso às oficinas de torneiros, caldereiros e ferraria. No projeto atual, essa porta foi eliminada, sendo transformada em janela, e reaberta em local mais próximo à rua Antonio Rocha, um dos acesso à visitação da rotunda.

A parte interna da construção foi totalmente refeita, adotando-se o mesmo processo construtivo original, mas sem o rigor de uma restauração, uma vez que nos faltaram elementos suficientes, além do mais, o prédio passou a ser usado para uma nova função, diferente da original.

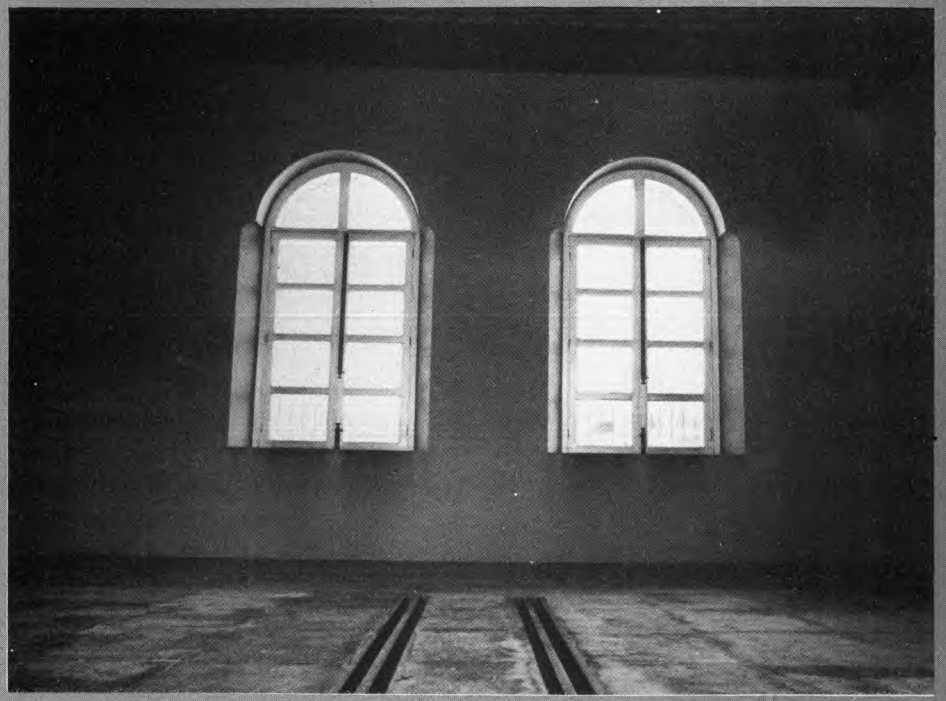
Reconstituiu-se o volume do telhado, em telhas de barros do tipo francesa, formando lanternins com venezianas de proteção e estrutura de madeira, materiais usados no projeto original. Foram instaladas calhas no encontro do telhado com as paredes externas e os condutores foram colocados nos mesmos vãos dos originais.

Para sustentação do telhado foram utilizadas colunas de ferro fundido, fabricadas pela "Cia. Mechanica e Importadora de São Paulo", pertencentes à antiga cobertura da plataforma da estação da Central do Brasil em Belo Horizonte, construída em 1922. O fato de não ter sido encontrado nenhum exemplar das colunas originais e dos elementos fotográficos não fornecerem informações suficientes para uma reconstituição exata da mesma, nos fez optar pela utilização das colunas citadas, que são de altura igual às originais.

Foram aproveitadas as 22 unidades existentes, e as 26 necessárias à complementação da estrutura foram fundidas nas oficinas da Rede Ferroviária Federal S.A., localizadas em Divinópolis, em Minas Gerais, usando-se como modelo uma dessas antigas colunas.

Um dos melhores ângulos de visão da rotunda, com seu portão principal de entrada e jardins que a circundam.

Detalhe da estrutura do telhado e do sistema de iluminação.



Detalhe das janelas pelo lado interno.

O modo de fixação da base da coluna no pedestal não nos permitiu utilizar os pedestais originais encontrados. Nesse sistema, a base em pedra lavrada tinha uma perfuração central.

No sistema adotado, a coluna possui orifícios em sua base para passagem de parafusos chumbados no pedestal e a amarração é feita através de porcas. Para atender a essas condições, os pedestais foram construídos em concreto, obedecendo-se as dimensões originais.

O girador de locomotivas foi reaproveitado, sendo restaurado pela equipe de funcionários das oficinas da RFFSA em S. João Del Rei. O poço onde está instalado teve suas paredes em alvenaria de pedra recuperadas e no piso foi feita nova pavimentação, refazendo-se todo o sistema de canaletas para escoamento das águas das chuvas.

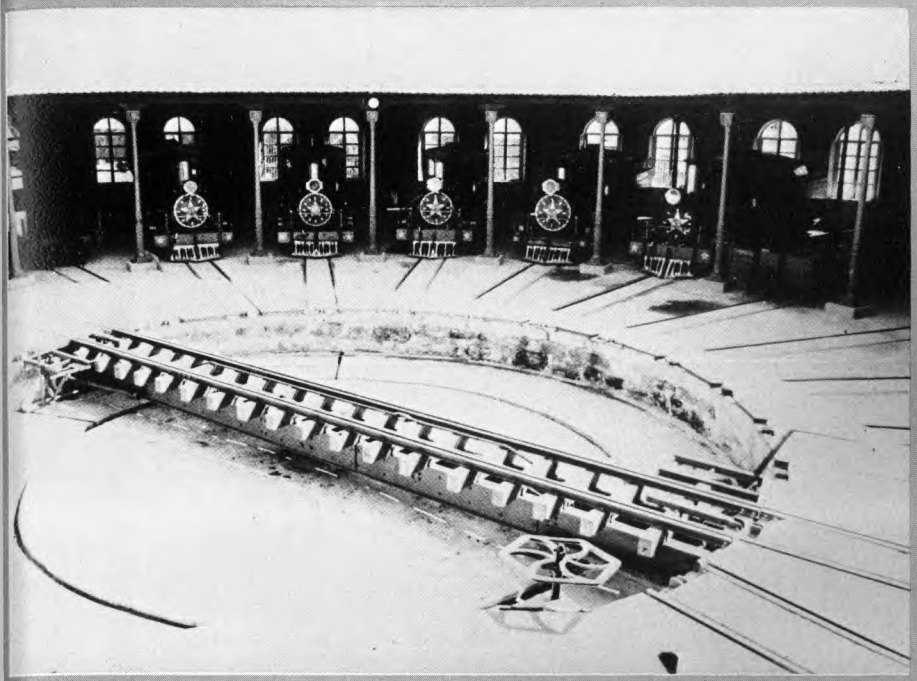
Das valas de inspeção existentes, foram mantidas apenas duas, tendo as mesmas sido alargadas, permitindo que o visitante, caminhando pelas laterais, possa examinar uma locomotiva a vapor pela sua parte inferior.

A utilização da rotunda como área de exposição nos obrigou a embutir os trilhos no piso cimentado, facilitando a passagem do público.

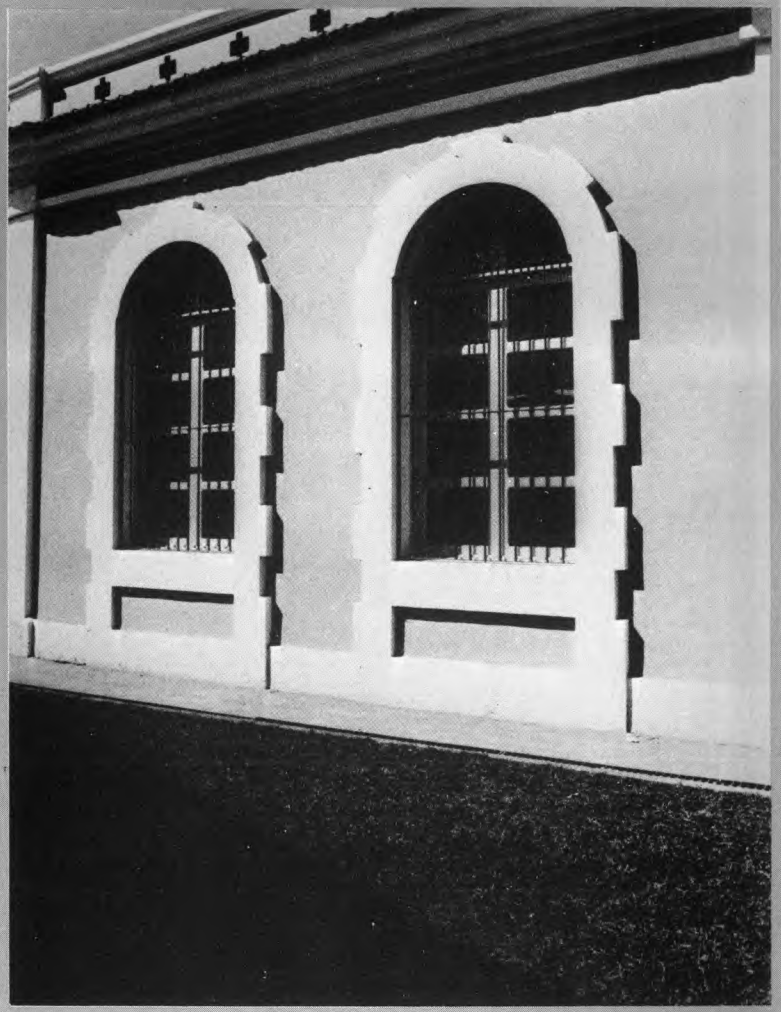
Foi necessário também prever uma iluminação adequada para atividades noturnas. A solução foi instalar luminárias em ferro esmaltado, do tipo industrial, bem nos moldes utilizados em oficinas atualmente.

Na parte externa, foram recompostas as calçadas que circundam o prédio e construídas canaletas para escoamento das águas pluviais, com grelhas de ferro removíveis para limpeza.

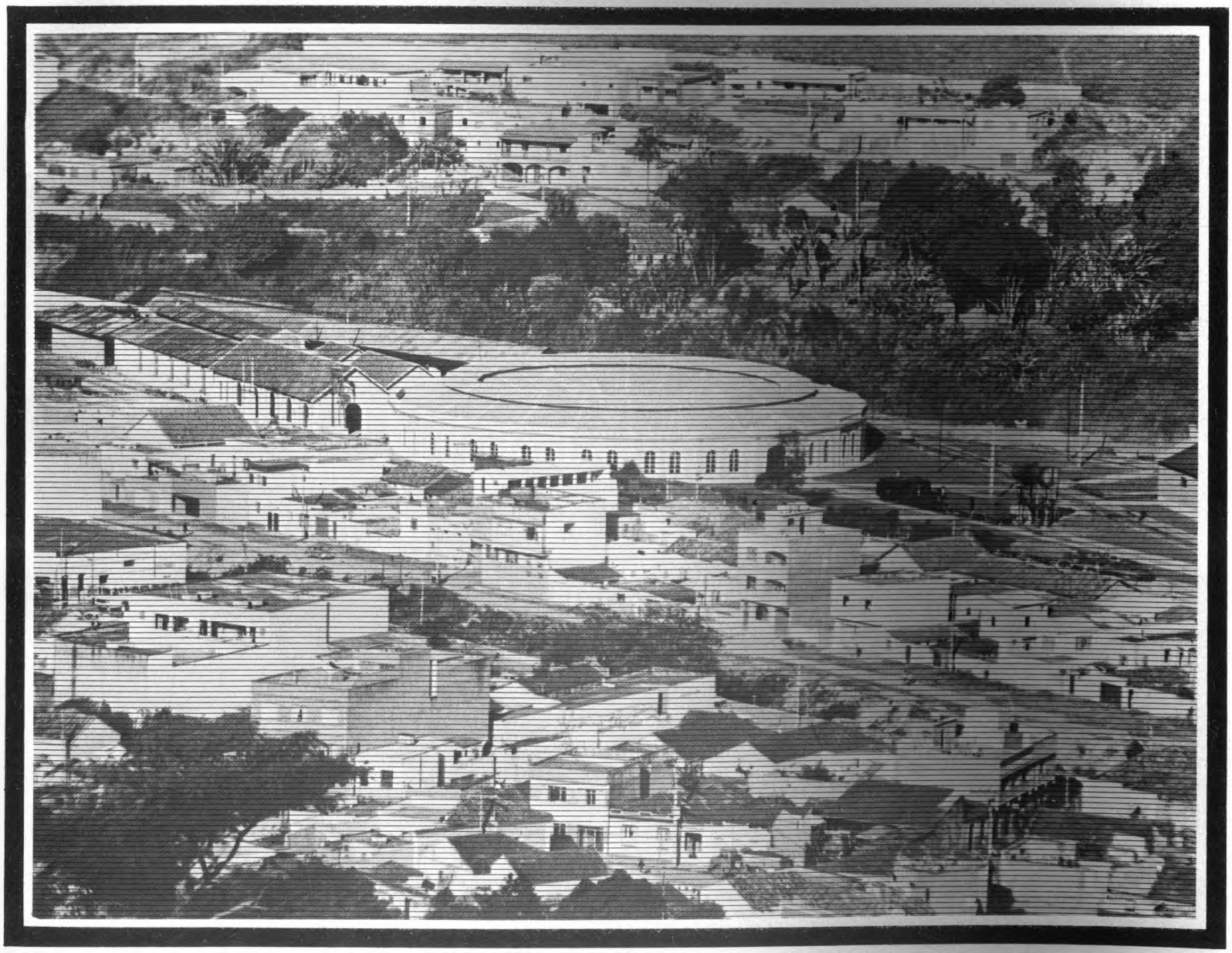
Para valorizar os jardins e fachadas à noite, foram instalados refletores especiais que criam um clima teatral de fantasia e grandiosidade, bem de acordo com a paisagem de S. João Del Rei.



Vista geral interna, com o girador em 1º plano e as locomotivas da E.F.O.M. em exposição ao fundo.



Vista externa das janelas.



Vista parcial do pátio com os trabalhos de reconstrução da rotunda já concluídos.

FICHA TÉCNICA:

Município — São João Del Rei
Estado — Minas Gerais
Monumento — Rotunda ou Depósito de Locomotivas
Endereço — Rua Antonio Rocha s/nº — Pátio Ferroviário
Proprietário — Rede Ferroviária Federal S.A.
Proteção — Incluído como bem de interesse histórico do PRESERVE — PROGRAMA DE PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES.
Função Atual — Módulo do MUSEU FERROVIÁRIO, abrigando locomotivas, carros de passageiros e vagões.
Época da Construção — Última década do século XIX.

RESTAURAÇÃO E ADAPTAÇÃO:

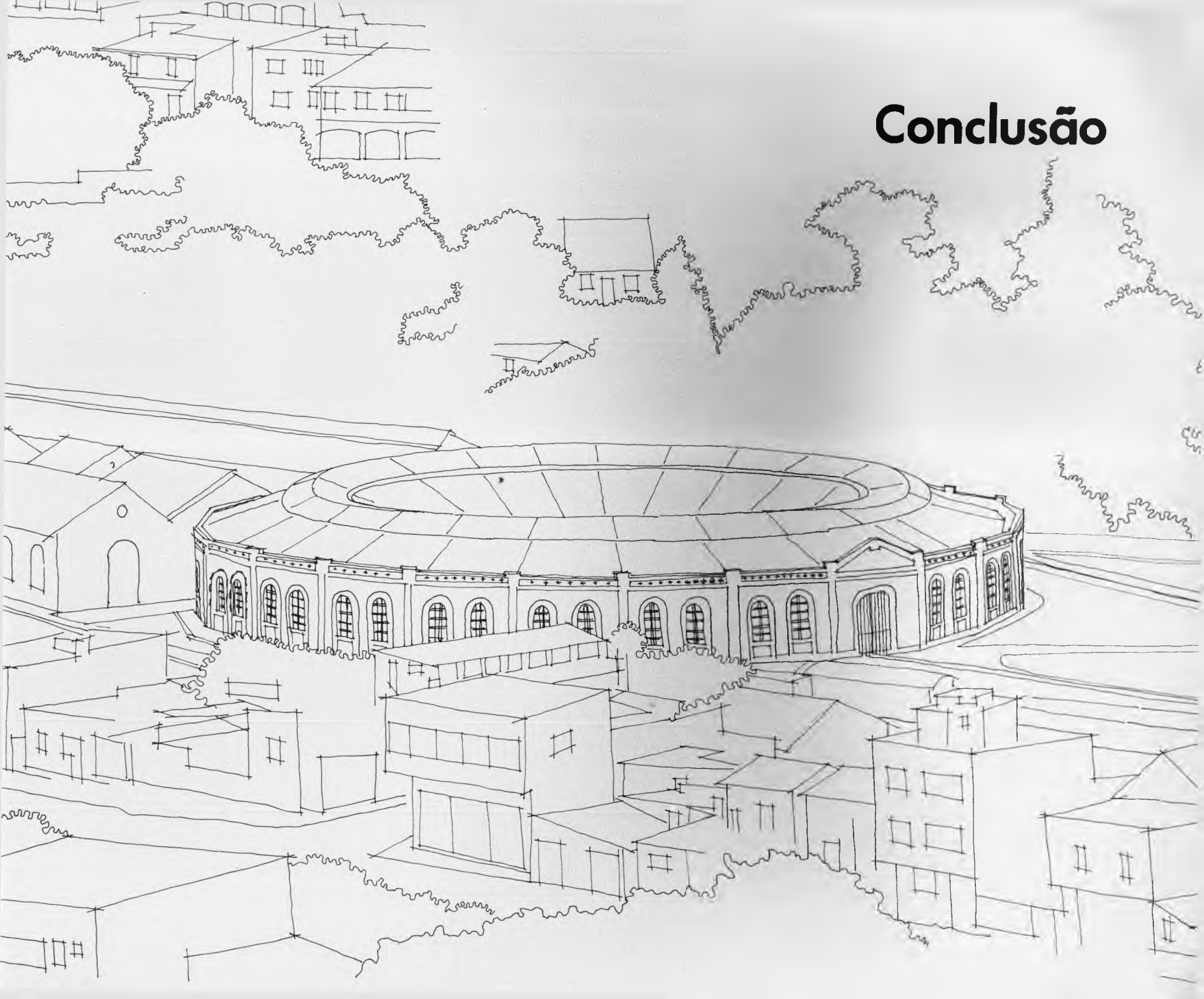
Projeto — Sergio Santos Morais — Arquiteto
Desenhos — Andréa Vieira Fonseca — Estagiária
Cálculo Estrutural — Marco Túlio Fleury de Carvalho — Engenheiro
Recursos — Rede Ferroviária Federal S.A., através do programa "PRESERVE" e da Superintendência Regional Belo Horizonte.
Início da Obra — Abril de 1983
Término da Obra — Julho de 1984
Órgão Executor — Superintendência Regional Belo Horizonte

EQUIPE:

Fiscal de Obras — Paulo Lopes do Amaral — Engenheiro
Projeto de Instalação Elétrica e Iluminação — Manoel Marcos Monachesi — Engenheiro
Execução das Instalações Elétricas — Equipe da Superintendência Regional — SR-3 Juiz de Fora — Departamento Regional de Eletrificação.
Trabalhos de Marcenaria — Jacarandá Móveis Ltda. — S. João Del Rei
Fundição — Oficinas de Divinópolis
— Superintendência Regional Belo Horizonte — RFFSA.
Trabalhos de Serralheria — Serralheria São José — S. João Del Rei.

Aspecto da ferrovia ainda em funcionamento, para fins turísticos.

Conclusão



6 – CONCLUSÃO

O "Projeto de Restauração e Revitalização do Pátio Ferroviário de S. João Del Rei" vem sendo desenvolvido desde 1981 pelo PRESERVE – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes, quando todo o conjunto composto pela antiga estação, gare e armazéns de carga foi restaurado e ali instalado o Museu Ferroviário.

Com a desativação do trecho ferroviário de Tiradentes a Antonio Carlos e São João Del Rei a Aureliano Mourão, se fez necessária uma intervenção na área, no sentido de resgatar e manter viva a presença dessa ferrovia peculiar, com bitola de 0,76 m, através de suas máquinas e prédios.

O Projeto de Revitalização, além da rotunda, envolveu a recuperação do antigo almoxarifado, do armazém, das oficinas, do guarda-chaves, da carpintaria, dos muros externos e o remanejamento dos trechos de linha, criando-se espaços para jardins, urbanizando-se todo o pátio.

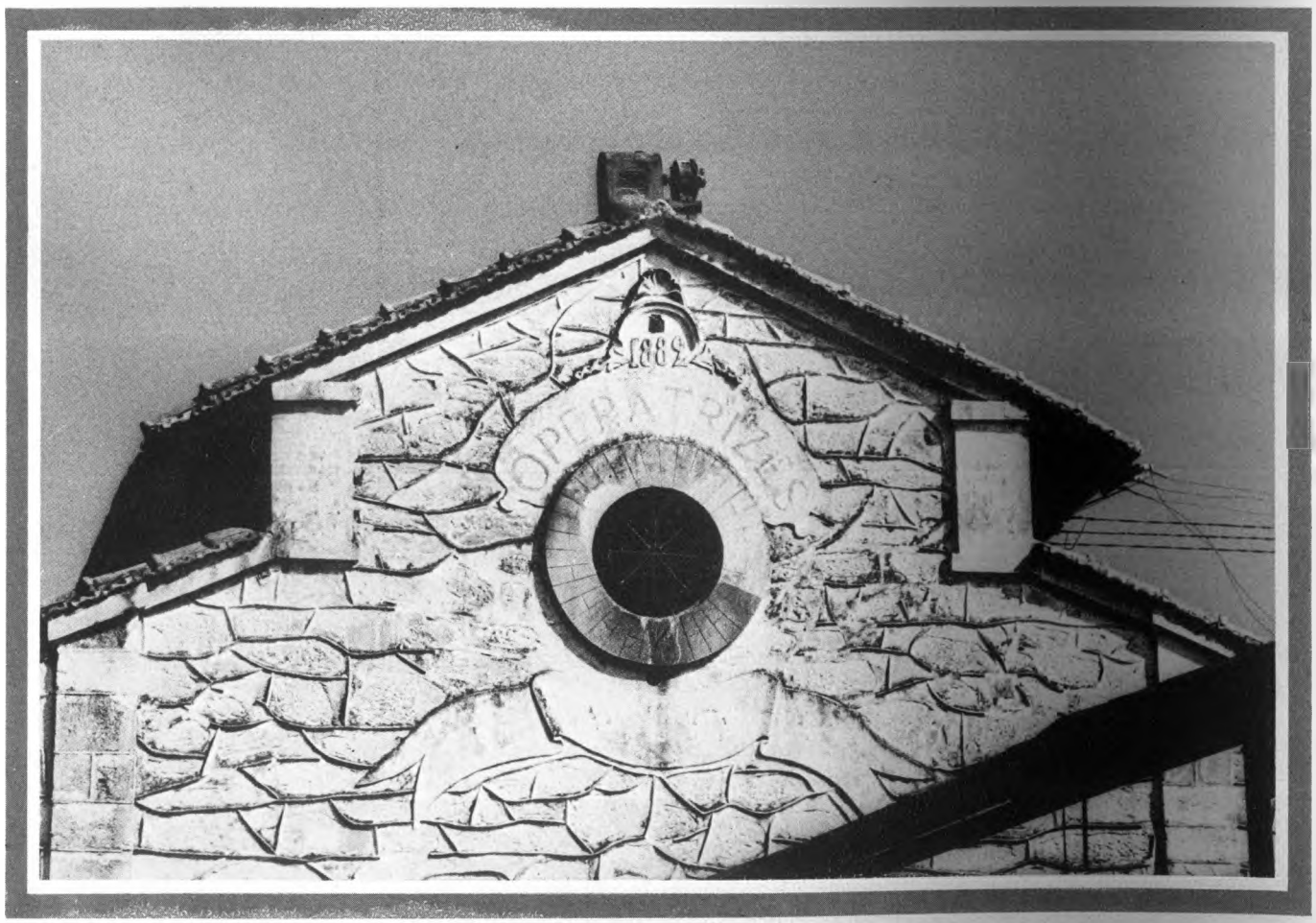
Novas destinações foram dadas ao antigo almoxarifado e armazéns, criando-se um Centro de Artesanato e área para exposições temporárias, estando em fase de estudo, a instalação de restaurante típico e auditório para palestras e cursos.

A proposta visa oferecer mais uma opção de lazer e cultura aos habitantes de S. João Del Rei e aos que a visitam.

Alguns prédios de construção posterior, sem nenhuma expressão, foram demolidos, garantindo assim melhor visibilidade e conseqüente valorização do conjunto.

O trecho de 12 Km entre S. João Del Rei e Tiradentes foi mantido como documento e para finalidades turísticas. As linhas, dormentes e lastro foram totalmente recuperados, tendo sido plantados arbustos em todo o trajeto. A estação de Tiradentes também foi incluída no projeto, devendo ser restaurada e ter sua área externa urbanizada.

A importância da ferrovia na região está ligada ao seu próprio desenvolvimento e da comunidade que dela se servia. Para a história do transporte ferroviário no Brasil, representa por suas características únicas, um exemplo dos mais importantes para documentar a evolução desse tipo de transporte em nosso país.



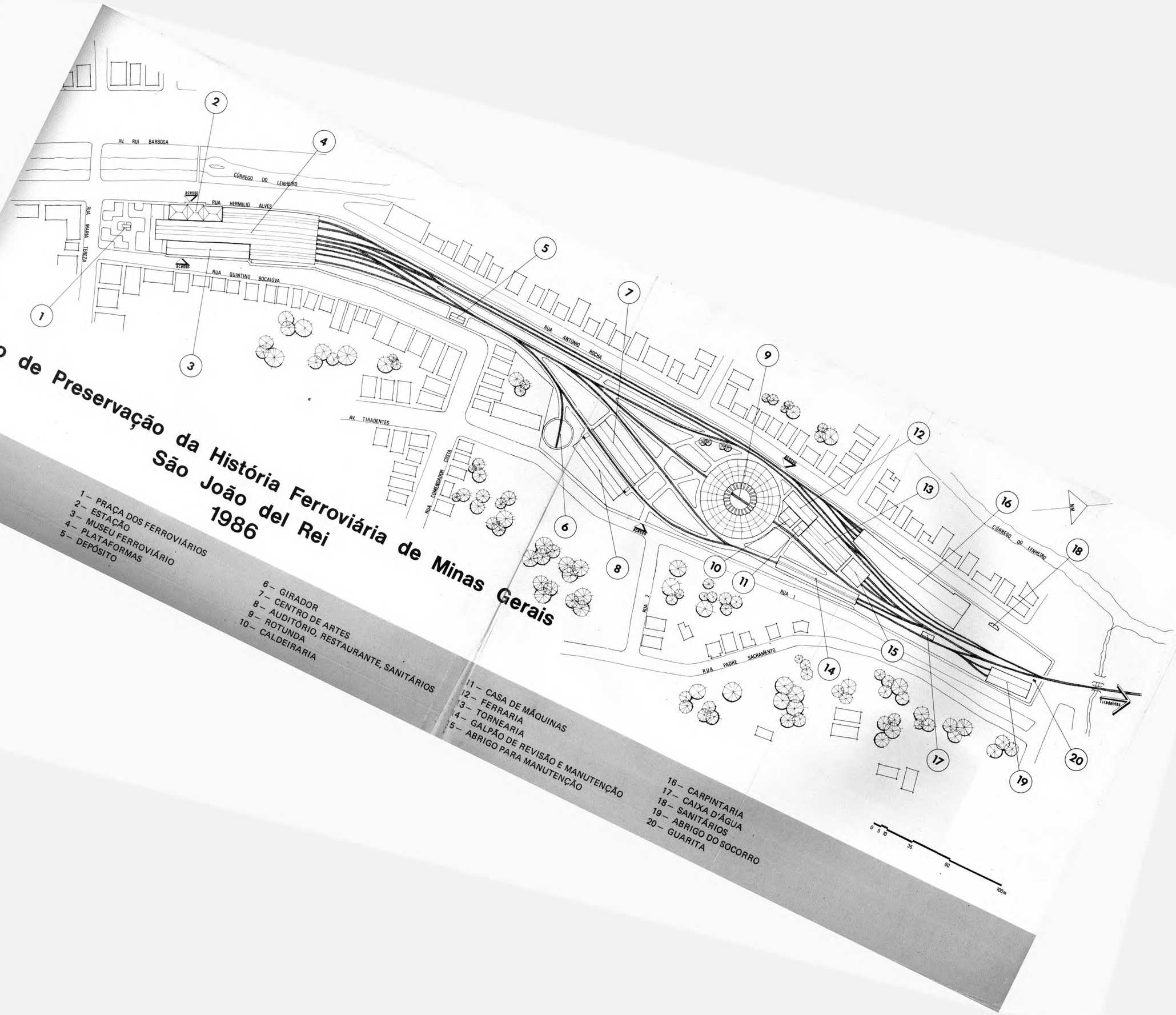
Frontão da antiga oficina.

Aspecto interno do Museu Ferroviário, inaugurado em 28 de agosto de 1981.

Dois antigos galpões, já restaurados, e onde será instalado o Centro de Artesanato, o restaurante, o auditório, etc.

Referências Bibliográficas

Centro de Preservação da História Ferroviária de Minas Gerais
São João del Rei
1986



1 – PRAÇA DOS FERROVIÁRIOS
2 – ESTAÇÃO
3 – MUSEU FERROVIÁRIO
4 – PLATAFORMAS
5 – DEPÓSITO
6 – GIRADOR
7 – CENTRO DE ARTES
8 – AUDITÓRIO, RESTAURANTE, SANITÁRIOS
9 – ROTUNDA
10 – CALDEIRARIA
11 – CASA DE MÁQUINAS
12 – FERRARIA
13 – TORNEARIA
14 – GALPÃO DE REVISÃO E MANUTENÇÃO
15 – ABRIGO PARA MANUTENÇÃO
16 – CARPINTARIA
17 – CAIXA D'ÁGUA
18 – SANITÁRIOS
19 – ABRIGO DO SOCORRO
20 – GUARITA

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1 - COMPANHIA ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS. **Relatório da directoria apresentado à Assembléia Geral dos Accionistas em 30 de junho de 1896.** Rio de Janeiro, Typografia Leuzingner, 1896.

2 - ENGINE-HOUSES. In: **Buildings and structures of American railroads.** p. 106-201.

3 - ENGINE-HOUSES and equipment. In: **Railway engineering and maintenance cyclopedia.** 4.ed. Chicago, Simmons-Boardman, 1939.

4 - ESTRADA DE FERRO OESTE DE MINAS. **Relatório do anno de 1904 apresentado ao Exmº Sr. Lauro Severiano Müller D.D. Ministro da Indústria Viação e Obras Públicas pelo diretor Ernesto Antonio Lassance Cunha.** Rio de Janeiro, Typografia Leuzingner, 1905.

5 - _____ . **Relatório apresentado pelo director da estrada engenheiro José de Almeida Campos Junior ao Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, ano de 1923.** Juiz de Fora, Companhia Dias Cardoso, 1926.

6 - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Programa de Preservação do Patrimônio Histórico. **Museu Ferroviário de São João Del Rei — E.F.O.M. 1881 - 1981.** Rio de Janeiro, 1981.

7 - PEVSNER, Nicolaus et alii. **Dicionário enciclopédico de arquitetura.** Artenova, 1977.

8 - REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A., Departamento de Estatística e Cálculo Mecânico. **Rede Mineira de Viação.** Rio de Janeiro, 1962.

9 - SILVEIRA, Victor. **Minas Geraes em 1925.** Belo Horizonte, Imprensa Official, 1926. 1.492p.

10 - VAZ, Mucio Jansen. **Estrada de Ferro Oeste de Minas.** 1922.